Cena 2 zł.

FLOTA POLSKA

ZE STOSUNKÓW POLSKO-GDAŃSKICH Z 1934 ROKU

1937

Nr. 39



PREZYDENT SENATU W. M. GDAŃSKA ARTUR GREISER W BELWEDERZE.

Prezydenta Greiser w towarzystwie radcy senatora dr. Hutha i kpt. Kolle, oficera policji gdańskiej, złożył wizytę p. Marszałkowi Piłsudskiemu. Od lewej widzimy kpt. Lepeckiego, senatora dr. Hutha, min. Papée. Marszałka Piłsudskiego, min. Becka, prezydenta Greisera i oficera policji gdańskiej Kolle.

NUMER GDYŃSKO-GDAŃSKI

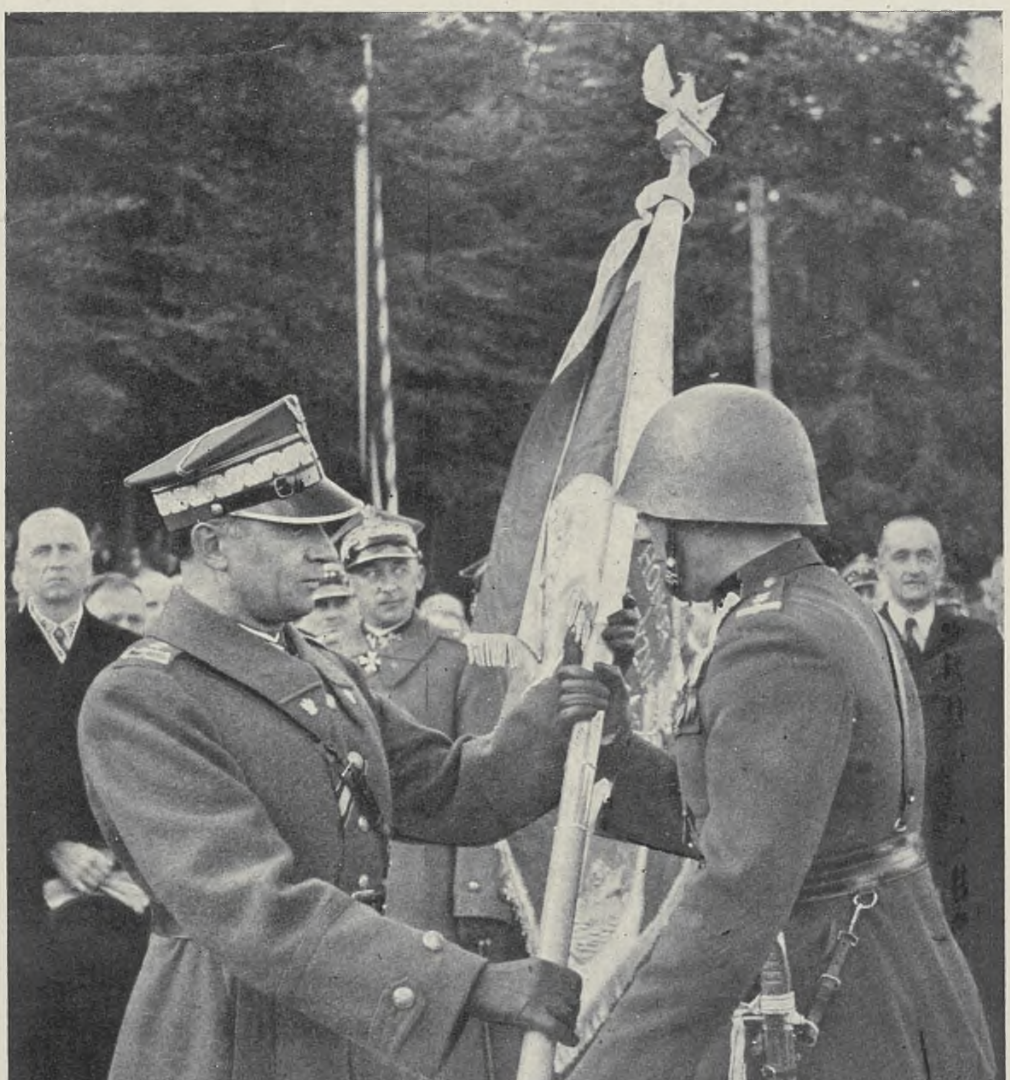
Cena 2 zł.

FLOTA POLSKA

czasopismo gospodarcze dla spraw żeglugi morskiej powietrznej i kolonjalnych

POD REDAKCJĄ RADOSŁAWA KRAJEWSKIEGO, TOMASZA KS. LUBOMIRSKIEGO I GEN. W. POL. E. HOHENAUERA DE CHARLENZ

Rok X | Warszawa, 1937 r. | Nr. 39



ZBRATANIE KASZUBÓW Z ARMIĄ

W Wejherowie odbyły się w październiku r. b. uroczystości, związane z przekazaniem armii hojnego daru ziemi kaszubskiej, a mianowicie wręczenie miejscowemu batalionowi morskiemu nowego sztandaru, oraz ofiarowanie wojsku 11 karabinów maszynowych, ufundowanych przez ludność kaszubską (patrz artykuł wewnątrz).

Zdjęcie przedstawia moment wręczania sztandaru pułkowemu dowódcy batalionu morskiego, przez uczestniczącego w uroczystościach Pana Ministra Spraw Wojskowych gen. dyw. Kasprzyckiego. (patrz artykuł).

R. K.:

GDYNIA I GDAŃSK W HANDLU ZAGRANICZNYM POLSKI

Opierając się na „Roczniku statystycznych Gdyni 1936 — 1937" i publikacjach Głównego Urzędu Statystycznego, widzimy, że za r. 1936 wywóz i przywóz razem z Polski wynosi 16.024.000 ton, w tym przez Gdynię 7.420 tys. ton, przez Gdańsk 4.949 tys. tys.

W tym sam wywóz wynosi: z Polski ogółem 12.958.000 ton, przez Gdynię 6.259 tys. ton, przez Gdańsk 4.423 tys. ton.

Polski przywóz, a zwłaszcza wywóz przez Gdynię stale wzrasta w r. 1928 wynosił przywóz i wywóz 1.708 tys. ton, w 1929 — 2.620 tys. ton, w r. 1930 — 3.275 i tak aż w r. 1936 — 7420 tys. ton. Gdynia stała się nade wszystko portem wywozowym.

Gdańsk natomiast obecnie ma więcej niż dwa razy większy obrót towarowy, niż przed wojną (w r. 1913 miał 2111 tys. ton, a za r. 1936 4.949 tys. ton), ale obrót ten poczynając 1928 r., t. j. od chwili rozbudowy Gdyni stale spada: wwóz i wywóz razem przez Gdańsk w r. 1928 wynosił 8358 tys. ton, jeszcze w r. 1931 przewyższał 8.100 tys. ton, a po tym zaczął spadać do 4.949 tys. ton za r. 1936.

Różnice te nie są tak jaskrawe jednak, jeśli pod uwagę weźmiemy nie ciężar, lecz wartość wywożonych i wwożonych towarów.

W r. 1936 wartość wwozu i wywozu razem przez Gdynię wynosi 370 milj. zł., przez Gdańsk 306 milj. zł.

Załączone przy niniejszym tablice dają pojęcie o handlu zagranicznym Polski z różnymi państwami z uwzględnieniem oddzielnie przez Gdańsk i oddzielnie przez Gdynię, przez granice lądowe z jednoczesnym uwzględnieniem wagi (w tysiącach ton) i wartości w milionach złotych) towarów, druga tablica (również z „Roczn. Statyst. Gdyni) jest zestawieniem ruchu statków w ważniejszych portach świata, wykazuje, ile statków w r. 1934, 1935 i 1936 przybyło do danego portu i ile te statki miały ton rejestrowanych brutto (w tysiącach ton):

HANDEL POLSKI Z RÓŻNEMI PAŃSTWAMI PRZEZ GDAŃSK, GDYNIĘ I GRANICE LĄDOWE ZA 1936 ROK.

Kraje	Przywóz — Importation						Wywóz — Exportation					
	Waga — 1000 ton / Poids — 1000 ton			Wartość — miln. zł / Valeur—millions zl			Waga — 1000 ton / Poids — 1000 ton			Wartość — miln. zł / Valeur—millions zl		
	Gdynia / Gdynia	Gdańsk / Dantzig	gr. ląd. / fr. int.	Gdynia / Gdynia	Gdańsk / Dantzig	gr. ląd / fr. int.	Gdynia / Gdynia	Gdańsk / Dantzig	gr. ląd. / fr. int.	Gdynia / Gdynia	Gdańsk / Dantzig	gr. ląd / fr. int.
Ogółem	1.160,6	625,9	1.379,7	578,1	70,9	354,4	6.259,3	4.423,3	2,281,4	369,9	306,3	350,0
Europa	778,5	392,8	1.369,0	257,6	45,5	347,9	5.274,8	4.008,1	2.267,0	251,1	278,3	339,5
Anglia	83,8	36,8	2,0	118,1	15,4	8,1	332,0	788,8	37,1	128,8	85,6	7,2
Austria	0,2	0,1	17,4	0,4	0,1	44,4	0,0	4,1	923,4	0,0	0,5	58,3
Belgia	179,8	4,7	5,0	30,7	1,8	11,0	485,8	542,9	21,4	14,9	60,6	8,8
Bułgaria	0,0	0,0	2,6	0,1	0,1	8,8	3,2	0,1	10,2	0,6	0,1	4,9
Czechosłowacja	0,1	0,1	137,0	0,0	0,0	35,6	0,0	0,3	266,2	0,0	0,1	49,1
Dania	32,4	2,1	0,1	6,7	1,1	0,4	156,9	288,6	10,4	4,3	20,2	1,8
Estonia	6,1	0,0	0,5	1,5	0,0	0,3	5,5	11,8	0,1	0,6	1,5	0,2
Finlandia	3,9	2,2	0,1	0,9	0,7	0,1	257,6	85,9	0,7	8,0	8,8	0,5
Francja	75,1	7,0	4,0	18,0	1,1	24,4	257,1	1.008,3	25,6	5,6	23,5	14,6
Grecja	3,1	26,0	1,4	2,0	1,0	2,6	92,6	19,3	1,0	3,0	1,0	2,6
Hiszpania	33,1	0,5	0,1	8,2	0,3	0,3	5,8	9,6	1,3	3,1	2,6	1,5
Holandia	84,7	6,4	2,3	23,6	3,6	10,1	218,7	208,2	61,4	10,1	25,1	10,8
Irlandia	0,1	—	—	0,0	—	—	2,8	7,8	0,1	0,5	0,9	0,1
Islandia	0,5	0,4	0,0	0,2	0,1	0,0	7,1	10,3	—	0,1	0,4	—
Jugosławia	0,1	0,0	10,4	0,1	0,0	8,8	16,6	0,0	10,1	1,8	0,0	6,2
Litwa	1,2	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1	0,0	0,2	0,1
Łotwa	2,1	0,0	0,4	0,8	0,0	0,3	55,0	8,1	19,1	0,6	0,5	3,2
Niemcy	3,9	118,5	1.106,1	2,4	8,4	132,1	6,5	38,7	745,8	0,5	7,3	137,5
Norwegia	61,1	20,8	0,1	10,0	3,7	1,0	403,9	128,4	13,2	9,3	10,8	0,2
Portugalia	6,6	5,4	0,0	2,0	1,2	0,0	10,3	18,4	0,1	1,4	2,5	0,0
Rumunia	0,0	0,0	29,9	0,0	0,0	4,9	6,4	0,0	14,0	0,1	0,0	3,4
Szwajcaria	0,1	0,0	2,6	0,1	0,0	22,6	83,8	23,9	42,8	1,3	0,7	8,9
Szwecja	107,5	153,0	2,2	21,5	5,4	2,2	1.937,6	694,4	5,2	37,4	19,7	2,5
Turcja	2,9	0,6	0,3	2,1	1,0	0,5	1,4	0,4	0,3	1,1	0,4	0,6
Węgry	0,0	0,0	10,2	0,0	0,0	5,1	0,0	—	23,5	0,0	—	5,8
Włochy	6,5	1,4	8,5	3,2	0,2	13,3	858,2	103,7	6,0	15,7	3,8	2,5
Z. S. R. R.	83,6	6,8	25,7	4,9	0,3	11,0	2,3	0,7	27,6	0,6	1,1	7,3
Inne kraje	—	—	—	—	—	—	67,7	5,2	0,3	1,7	0,4	0,9
Azja	115,4	19,2	2,1	61,1	8,9	3,1	76,4	31,9	4,5	22,8	6,5	2,3
Chiny	4,6	0,3	0,4	2,8	0,5	0,3	9,9	1,6	0,1	4,6	0,3	0,1
Indie Bryt.	80,1	15,1	1,2	32,7	3,2	0,5	11,2	2,6	1,2	5,0	1,3	0,4
Indie Holend	9,8	2,8	0,2	9,0	3,5	0,8	1,7	4,2	0,2	0,8	0,6	0,0
Japonia	0,8	0,1	0,1	1,7	0,2	0,5	24,5	0,0	0,4	5,8	0,0	0,1
Inne kraje	20,1	0,9	0,2	14,9	1,5	1,0	29,1	28,5	2,6	6,6	4,3	1,7
Afryka	90,7	93,0	6,7	43,4	5,2	0,3	109,6	33,4	2,4	13,6	4,8	0,6
Alger	15,0	13,7	0,5	0,7	0,4	0,0	39,4	0,1	0,2	0,6	0,0	0,0
Egipt	8,0	0,0	0,0	17,4	0,0	0,0	41,6	20,4	0,0	4,1	1,8	0,1
Zw. Płd. Afr.	7,3	—	0,0	9,3	—	0,0	6,0	3,5	0,8	5,4	1,1	0,1
Inne kraje	60,4	79,3	6,2	16,0	4,8	0,3	22,6	9,4	1,4	3,5	1,9	0,4
Ameryka	161,4	20,8	1,9	168,6	11,1	3,0	412,0	84,2	7,4	75,4	12,0	7,5
Kanada	2,0	0,0	0,1	2,0	0,0	0,2	0,2	5,4	0,1	0,4	1,0	0,0
Stany Zjedn	115,9	2,3	1,3	115,2	1,6	2,5	83,4	22,7	4,8	54,2	6,2	6,9
Argentyna	16,3	13,5	0,0	22,2	5,5	0,0	270,6	45,9	2,0	11,5	3,0	0,3
Brazylia	8,7	2,3	0,0	11,7	2,4	0,1	40,8	0,6	0,0	4,8	0,2	0,1
Inne kraje	18,5	2,7	0,5	17,5	1,6	0,2	17,0	9,6	0,5	4,5	1,6	0,2
Oceania	14,6	0,1	0,0	47,4	0,2	0,1	0,2	0,4	0,1	0,2	0,2	0,1
Australia	10,7	0,1	0,0	37,9	0,1	0,1	0,1	0,4	0,1	0,1	0,2	0,1
Nowa Zelandia	3,9	0,0	0,0	9,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
Inne kraje	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zaopatrywanie statków	—	—	—	—	—	—	385,8	262,7	—	6,4	3,9	—
Transporty a dyspozycyjne	—	—	—	—	—	—	0,5	2,6	—	1,4	0,6	—
Z nieokreślonego kierunku	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	—		—	—	—	—

RUCH STATKÓW W WAŻNIEJSZYCH PORTACH ŚWIATA W LATACH 1934—36.

1933—1936

Port	1934			1935			1936		
	Liczba statków / Nombre des navires	1000 N.R.T	Przeciętny tonaż statku N.R.T / Tonnage moyen net d'un bateau	Liczba statków / Nombre des navires	1000 N.R.T	Przeciętny tonaż statku N.R.T. / Tonnage moyen net d'un bateau	Liczba statków / Nombre des navires	1000 N.R.T	Przeciętny tonaż statku N.R.T. / Tonnage moyen net d'un bateau
Alexandria	2.195	5.382	2.452	2.527	6.035	2.388	2.500	5.635	2.254
Alger	4.114	8.338	2.027	3.952	8.216	2.074	3.757	7.793	2.074
Amsterdam	3.222	4.638	1.439	2.893	4.178	1.444	3.023	4.280	1.416
Anvers	10.305	16.840	1.634	11.125	18.069	1.624	11.429	18.669	1.633
Bordeaux	2.936	4.216	1.436	2.837	4.124	1.438	2.776	4.120	1.484
Boston	1.223	3.883	3.175	1.303	3.905	2.997	1.363	4.120	3.021
Bremen	6.845	7.939	1.160	7.118	8.300	1.166	7.805	8.699	1.115
Buenos Ayres	2.322	8.908	3.836	2.093	8.134	3.886	.	.	
Calcuta	648	2.430	3.750	629	2.348	3.762	623	2.396	3.846
Cardiff	2.652	3.156	1.190	2.744	3.226	1.176	2.666	2.944	1.104
Cherbourg	907	6.731	7.421	952	6.478	6.805	913	7.174	7.858
Dunkerque	2.760	4.467	1.618	3.018	4.645	1.539	2.984	4.611	1.545
Durban	1.731	5.038	3.066	1.674	5.976	3.570	1.915	7.100	3.708
Danzig	4.880	3.175	651	4.455	2.844	638	5.404	3.295	610
Gdynia	4.592	4.142	902	4.778	4.559	964	4.911	4.930	1.002
Genoa	2.938	7.894	2.087	3.040	3.545	8.216	.	.	.
Glasgow	1.845	4.148	2.248	1.869	4.202	2.248	1.960	4.706	2.401
Göteborg	3.047	3.933	1.291	3.310	4.422	1.336	3.655	4.965	1.358
Hamburg	16.706	18.432	1.163	15.705	18.215	1.159	16.720	19.216	1.140
Le Havre	2.940	9.605	3.267	3.054	10.466	3.427	3.101	10.513	3.390
Helsinki	1.692	1.459	863	1.764	1.580	896	2.181	1.924	878
Houston	2.489	9.009	3.620	2.522	9.259	3.671	2.732	10.092	3.694
Hull	3.643	4.846	1.330	3.816	5.267	1.380	3.699	5.175	1.399
Kiel	5.147	1.092	212	5.072	1.070	211	5.309	1.214	229
Kobe	4.172	15.808	3.789	4.422	16.764	3.791	4.578	17.255	3.769
Königsberg	2.523	1.054	418	2.863	1.106	386	4.349	3.165	728
København	9.621	4.884	508	9.508	5.107	573	9.901	5.565	562
Leningrad	1.843	2.284	1.239	1.842	2.304	1.254	1.560	2.021	1.296
Lisboa	3.007	12.475	4.280	3.116	12.160	3.902	.	.	.
Liverpool	6.426	14.078	2.191	7.036	13.981	1.987	7.064	14.318	2.027
London	14.614	21.717	1.486	14.039	21.829	1.555	14.451	22.386	1.459
Lubeck	4.190	790	189	4.254	1.004	236	4.796	1.211	253
Los Angelos	1.718	5.981	3.481	2.693	9.877	3.668	2.417	8.715	3.606
Malmo	5.721	2.700	4.719	5.769	2.569	445	5.785	2.650	458
Marseille	9.886	16.637	1.682	9.135	16.612	1.819	8.383	16.545	1.974
Memel	1.030	623	605	1.225	691	564	.	.	.
Montevideo	1.669	8.276	4.959	1.631	8.087	4.958	1.743	8.506	4.880
Montreal	1.036	3.741	3.611	1.059	3.973	3.752	1.168	4.393	3.761
Neapoli	1.815	6.699	3.691	1.691	6.069	3.589	.	.	.
Newcastle o/Ty	4.104	4.942	1.204	3.628	4.386	1.209	3.176	4.531	1.427
New Orleans	2.276	6.469	2.842	2.505	10.959	4.375	2.695	12.080	4.482
New York	5.099	25.290	4.960	5.264	25.352	4.816	5.560	26.265	4.778
Oran	3.364	6.289	1.870	3.168	6.242	1.979	3.042	5.751	1.891
Osaka	2.814	9.190	3.266	3.159	10.110	3.295	3.315	10.926	3.295
Oslo	2.857	3.166	1.108	2.919	3.069	1.051	3.011	3.043	1.011
Philadelphia	1.647	5.059	3.072	1.746	5.415	3.101	1.902	5.826	3.063
Piraeus	6.962	7.150	1.027	7.726	7.563	979		.	.
Riga	1.221	887	726	1.076	834	775	1.217	881	724
Rio de Janeiro	1.599	8.307	5.195	1.673	8.206	4.905	.	.	
Rotterdam	13.276	20.962	1.579	12.830	20.933	1.634	14.284	23.247	1.627
San Francisco	3.759	7.349	1.955	1.732	7.996	4.617	1.675	6.960	4.155
Shanghai	1.933	8.570	4.434	1.911	8.532	4.465	1.784	8.361	4.687
Singapoure	5.989	14.610	2.439	5.930	14.800	2.496	5.752	14.881	2.587
Southampton	2.648	10.349	3.908	2.643	10.756	4.059	2.704	10.867	4.019
Stockholm	2.680	2.504	934	2.870	2.794	974	2.990	3.043	1.018
Sydney	1.306	6.251	4.786	1.433	6.613	4.615	1.406	6.777	4.820
Tallin	1.285	809	630	1.427	835	585	.	.	.
Vancouver	2.718	6.830	2.513	2.744	6.242	2.275	2.829	6.892	2.436
Venezia	2.157	4.028	1.867	2.101	3.907	1.860	.	.	.

GDAŃSK W LICZBACH

Opierając się na materiale statystycznym W. M. Gdańska stwierdzamy, że w r. b. obszar W. M. Gdańska 189.288 ha zaś obszar samego miasta tylko, po rozgraniczeniu zalewu z Rzeszą Niemiecką, po przyłączeniu Oliwy i siedmiu gmin, wynosi obecnie 11392 ha., ludność 257000 osób i 31.000 Sopot, (ludność całego obszaru W. M. Gdańska 407.00 osób).

RUCH STATKÓW na wyjściu w porcie Gdańskim za 1936 r. 5298 o pojemności 3292 tys. ton rej. brutto.

RUCH PODRÓŻNYCH w r. 1936: przyjechało 235, wyjechało 144 osób.

GDAŃSKA FLOTA HANDLOWA wynosi w r. b. 23 statków o ogólnym tonażu 10750 ton. rej. brutto.

WPŁYWY Z CEŁ w Gdańsku stopniowo spadają: w r. 1930 stanowiły 122 milj. zł., w 1931 — 89, w 1936 — już tylko 28 milj. złotych.

WIELKA GDYNIA W LICZBACH



Widok na śródmieście z Kamiennej Góry, w oddali widać nowy elewator zbożowy.

Ukazał się „Rocznik statystyczny Gdyni za okres 1936—1937 roku" pod redakcją Bolesława Polkowskiego, kierownika biura statystycznego Komisariatu Rządu w Gdyni.

Rocznik ten posiada 133 stronice wypełnione licznemi tablicami.

Na podstawie danych tego „Rocznika" przytaczamy poniżej ważniejsze wiadomości liczbowe o Gdyni, dotyczące początku roku 1937.

POWIERZCHNIA MIASTA, dzięki przyłączeniu w r. 1933 Obłuża, Działek Leśnych, Witomina wynosiła 3094 ha, i dzięki przyłączeniu Orłowa Morskiego, Cisowej, Pogórza, Lasów Chilonia i Witomino w 1935 i obecnie wynosi 6582 ha.

BUDYNKÓW — 7310 — w budowie — 473.

LUDNOŚĆ — 105.000, czyli tyle, co Lublin.

PRZEMYSŁ i HANDEL — świadectw przemysłowych wykupiono 1396, handlowych 3147.

RYBOŁÓSTWO MORSKIE — ludności rybackiej w Gdyni — 536, w tym rybaków 164. (Ogółem ludności rybackiej na wybrzeżu 5.315, w tym rybaków 1885.)

POŁOWY PRZYBRZEŻNE — złowiono ogółem za rok 1936 na wybrzeżu polskim 17.815 ton (w tym Gdynia 5162 ton).

POŁOWY DALSZE NA BAŁTYKU— ogółem za r. 1936 — 462 ton.

POŁOWY DALEKOMORSKIE — złowiono w r. 1936 — 5.047 ton śledzi, wartości 1.390.000 zł.

RUCH PASAŻERSKI: Biletów sprzedano na stacji Gdynia w r. 1936 na pociągi dalekobieżne 545.600 sztuk, na pociągi podmiejskiej 264.400 sztuk.

Wyjechało morzem: 25640 osób, przyjechało 15682 osób.

Wycieczki turystyczne ponadto statkami „Gdynia — Ameryka — Linie Żeglugowe" uczyniło 7380 turystów.

FLOTA WOJENNA W GDYNI w r. 1937 ma 21 jednostek 1) kontrtorpedowców 2, torpedowców 4, łodzi podwodnych — 3, kanonierek — 2, traulerów — 4, jednostek pomocniczych — 6; ponadto w budowie 5 jednostek: 1 — stawiacz min, 2 — kontrtorpedowce i 2 łodzie podwodne.

PORT: powierzchnia 24,3 ha; długość nabrzeży w porcie 12,5 kilometrów, długość torów kolejowych w porcie 184 kilometry.

MAGAZYNÓW w porcie 48 o ogólnej powierzchni użytkowej 213.000 metrów kwadr.

DŹWIGÓW i urządzeń 71 (dźwigi mostowe, portalowe, pływające, taśmowe, wywrotnice wagonowe, suwnice) o ogólnej silne nośnej 285,2 ton.

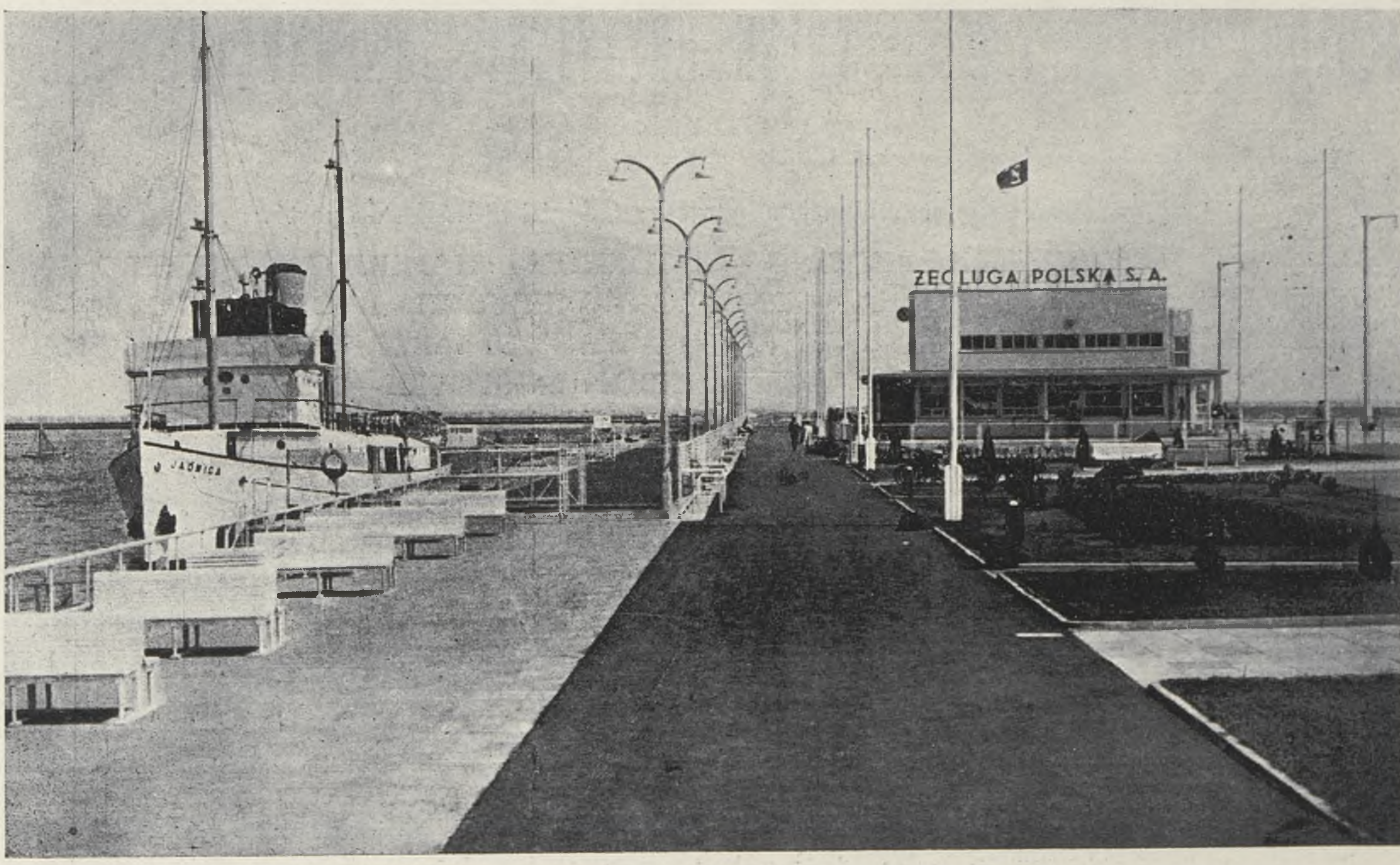
RUCH STATKÓW — weszło w ciągu 1936 r. 4911 statków.

Z PANORAMY PORTU W GDYNI

NOWOPOWSTAŁE URZĄDZENIA PORTOWE I BUDOWLE

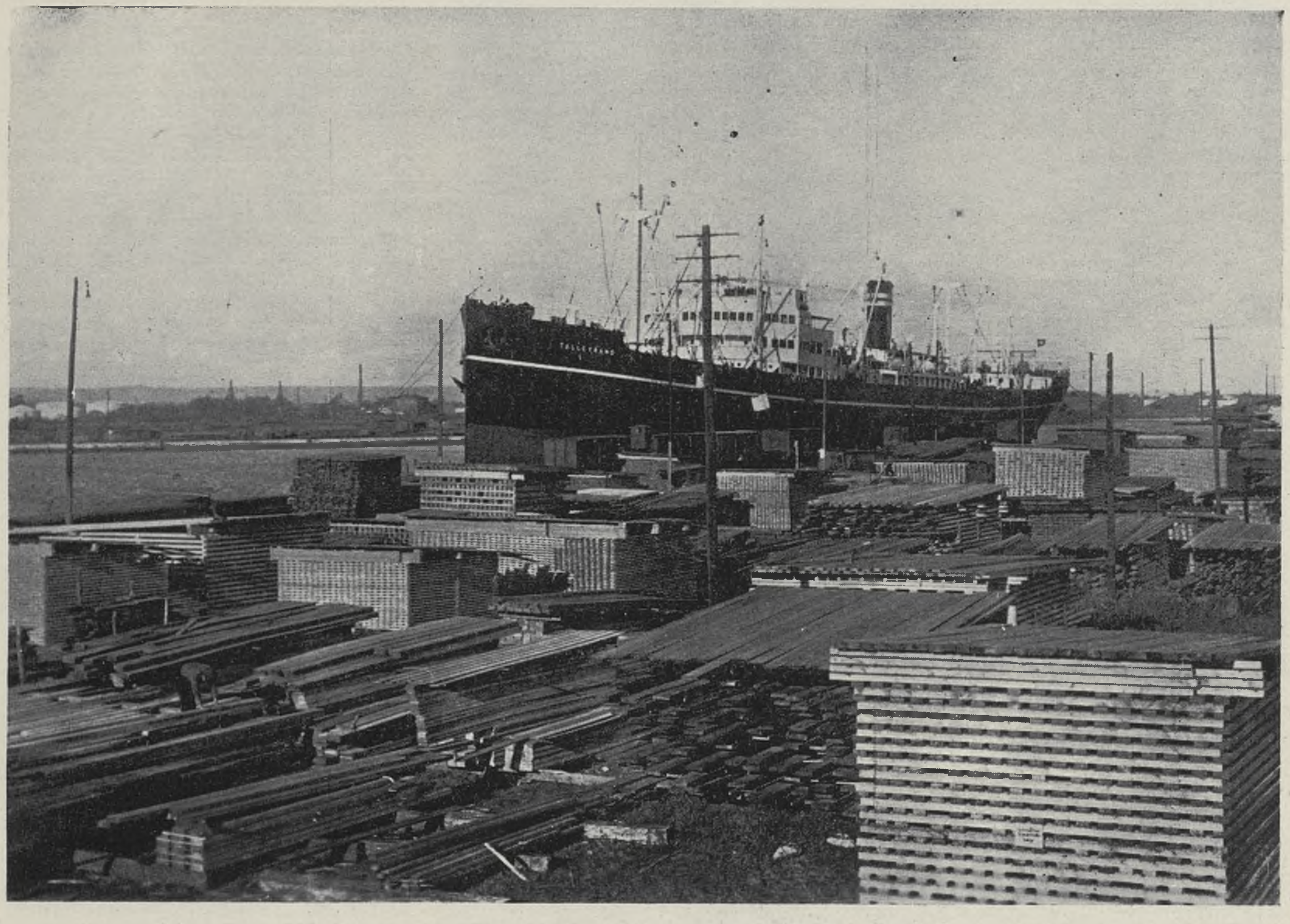


Gmach elewatora zbożowego w Gdyni.



Nowa przystań pasażerska i towarowa „Żeglugi Polskiej" w Gdyni.

Z PANORAMY PORTU W GDAŃSKU



Przeładunek drzewa z placów składowych w porcie Gdańskim.



Przeładunek rud w basenie dla towarów masowych w porcie gdańskim.

BOLESŁAW POLKOWSKI:

MIASTO PORTOWE GDYNIA

Dwa wielkie zagadnienia łączą się pod jednym pojęciem Gdynia: są to port i miasto portowe. Zagadnienia zupełnie różne mimo, że, przecież, stanowią jedną nierozerwalną całość.

Portowi gdyńskiemu poświęca się znacznie więcej miejsca w prasię i periodykach gospodarczych, aniżeli miastu portowemu. To też nic dziwnego, że zagadnienie portu we wszystkich prawie jego przejawach jest dobrze znane szerszemu ogółowi społeczeństwa polskiego, zagadnienie miasta jest zapoznane i obdarzone bardzo małym stosunkowo zainteresowaniem nie tylko społeczeństwa lecz i czynników miarodajnych.

Zajmijmy się właśnie miastem portowym Gdynia i sięgnijmy do początków jego kształtowania się, jeszcze podówczas wioski rybackiej, do roku 1922 — 1924. Przy budowie portu i miasta Gdyni popełniono błąd nie do darowania, mianowicie gdy wykupywano po taniej cenie tereny pod budowę portu, nie pomyślano o zakupieniu po równie niskiej cenie terenów pod rozwój przyszłego miasta. Błąd ten widoczny jest dla wszystkich w postaci krzywych ulic miasta, braku perspektyw na ich zakończeniu, bezładnie i brzydko zabudowanych dzielnic; jest twardym orzechem do zgryzienia przez Zarząd Miasta, który stanął wobec braku rozporządzalności dostateczną ilością terenów pod inwestycje miejskie i budownictwo socjalne.

Błąd popełniony na organiźmie rodzącego się miasta Gdyni został powtórzony przy jego powstawaniu i intensywnej rozbudowie. Miasto portowe Gdynia pozostawione zostało same sobie bez wpływu materialnego i technicznego czynników państwowych. Przecie powstające w zawrotnie szybkim tempie miasto, składające się z przedstawicieli wszystkich dzielnic i dialektów polskich, nie było w stanie wytworzyć społeczeństwa, któreby potrafiło wyłonić Zarząd Miasta; nie było w stanie nawet w najmniejszej części pokryć olbrzymich sum, potrzebnych na podstawowe inwestycje miejskie. O ile na budowę portu szły krocie milionów złotych, o tyle na miasto dotacje Skarbu Państwa aż do roku 1932—33 mierzyły się zaledwie setkami tysięcy złotych. Nic też dziwnego, że gospodarka budżetowa miasta przechodziła bardzo ciężkie okresy i jedyną drogą do zaspakajania potrzeb inwestycyjnych stały się pożyczki długo i krótkoterminowe, zaciągane często na bardzo niedogodnych warunkach.

Powyższe trudności powstawania miasta portowego wymieniłem nie po to, ażeby się żalić lub kogoś winić, miałem na celu jedynie podkreślić, ze wszech miar nieprzychylne tło, na którym kształtowało się miasto Gdynia, ażeby w ten sposób należycie ocenić pracę i wysiłki Zarządu Miasta, kierującego od podstaw budową i rozbudową miasta, będącego funkcją jedynego portu Rzeczypospolitej.

Znana jest dobrze „historia" Gdyni, powtarzana przy każdej okazji przez mówców i przez prasę, o tym jak mała wioska rybacka, licząca w chwili objęcia przez Polskę wybrzeża morskiego kilkuset mieszkańców stała się studziesięciu tysiącznym miastem. Mniej znanym jest faktem, że obszar Gdyni zajmuje 66 klm.², stawiając Gdynię na szóstym miejscu wśród miast Polski, jeżeli uwzględnimy ich obszar. Przejdźmy teraz do rzeczy prawie nieznanych, a stanowiących istotę rozwoju portowego miasta Gdyni, do pracy i kapitału, włożonego w rozwój miasta.

Miasto, jako zbiorowisko ludzkie wymaga szeregu podstawowych inwestycyj, jakimi są budowle, drogi, światło, wodociągi i kanalizacja, komunikacja wewnętrzna, urządzenia użyteczności publicznej i t. p.

Budownictwo w Gdyni rozwijało się w miarę napływu ludności. Niestety brak odpowiednio tanich pomieszczeń dla szerokich warstw robotniczych, jak również szybszy przypływ ludności, aniżeli mogły nowe budynki powstawać, wpłynęły na wypaczenie właściwej linii budownictwa w Gdyni. W różnych dzielnicach miasta poza budownictwem normalnym powstawać zaczęły baraki, liczba których dziś wynosi około 3 i pół tysiąca. W budynkach takich, nielicujących b. często z zasadami higieny, mieszka niestety jeszcze dziś poważny odsetek robotniczej i bezrobotnej ludności Gdyni. Walka z tego rodzaju budownictwem jest niesłychanie trudna ze względu na brak odpowiednich terenów pod budownictwo socjalne oraz brak kapitałów, któreby mogły być zdobyte i użyte na ten cel. Zarejestrować jednak należy pewne wyniki działalności zarządu miasta, Z. U. S.-u i Pagedu w kierunku dostarczenia tanich i wygodnych domów mieszkalnych dla ludzi mniej i mało zamożnych. A więc powstały w Gdyni domy ZUS-u, rozporządzające dziś ogółem 715 mieszkaniami. W dziedzinie szerszego budownictwa socjalnego na pierwsze miejsce wysuwa się akcja w tym kierunku Towarzystwa Budowy Osiedli, będącego organem Zarządu Miasta. TBO wybudowało paręset domków na różnych terenach miasta, zasadniczo jednorodzinnych, dając tym samym możność taniego mieszkania w Gdyni dla kilkuset rodzin. Obecnie w trakcie budowy znajdują się bloki mieszkaniowe dla robotników, które w pewnym stopniu zlikwidują nędzę mieszkaniową wśród ludności robotniczej Gdyni.

Również firma Paged — Polska Agencja Eksportu Drewna wykazała inicjatywę w kierunku budownictwa socjalnego, wznosząc szereg bloków dla swoich pracowników.

Przejdźmy do inicjatywy prywatnej w budownictwie czynszowym w Gdyni. Na podstawie statystyki stwierdzamy, że w okresie pięciu lat ostatnich na terenie Gdyni rozpoczęto budowę blisko 2 tysiące domów, koszt budowy których wynosi przeszło 60 milionów złotych. W tymże okresie zakończono około 1500 domów, koszt budowy których wynosi blisko 40 milionów złotych. Cyfry te dobitnie świadczą o intensywności budownictwa mieszkaniowego w Gdyni.

Jeżeli chodzi o pomoc Państwowego Funduszu Budowlanego dla budownictwa, to wyraża się on sumą 37 milionów złotych, rozprowadzonych przez Komitet Rozbudowy miasta Gdyni w okresie od 1927 do 1936 roku.

Jeżeli spojrzymy na miasto Gdynię z sa-

NOWOŻYTNA ARCHITEKTURA W GDYNI.



Gmach Zakładów Ubezpieczeń Społecznych w Gdyni



Gmachy Banku Gospodarstwa Krajowego w Gdyni

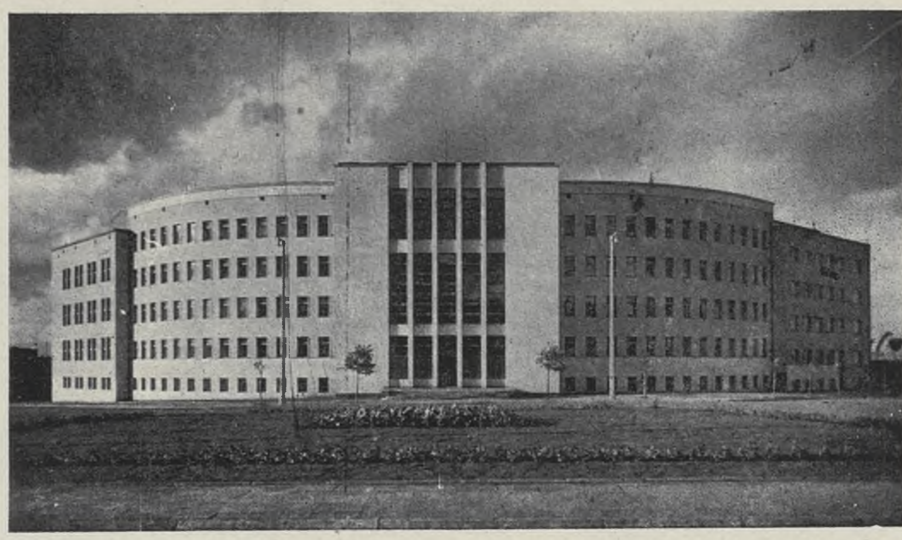
molotu albo też, nie wznosząc się w górę, rzucimy okiem na plan miasta, łatwo spostrzeżemy, że jest ono pokryte całą siecią dróg i ulic. (Trzeba wiedzieć, że długość miasta wzdłuż głównej arterii komunikacyjnej przechodzącej przez całą Gdynię wynosi przeszło 16 klm.). Zasadniczą różnicą patrzenia na sieć ulic gdyńskich z samolotu, a na plan miasta jest to, że siatka ulic na planie miasta, jest znacznie gęstsza, a to wskutek tego, że obejmuje ona również wielką ilość ulic projektowanych, których narazie w terenie brak.

Ogólna długość ulic na terenie miasta przekracza dziś 80 klm., na terenie portu 20 klm. Do zbudowania, jak obliczają inżynierowie, pozostało jeszcze około 200 klm. ulic, co uskutecznione zostanie prawdopodobnie, jak dotychczas, w tempie znacznie szybszym, aniżeli w innych miastach Polski. Może będzie ciekawym jeżeli przytoczę, że wydatki miasta na budowę ulic i placów publicznych w Gdyni od roku 1930 do 1937 wyniosły przeszło 10 milionów złotych.

Wzdłuż ulic niewidocznie pod ziemią rozciągnęła się sieć *wodociągów i kanalizacji*, wykonaną przez Zakład Wodociągów i Kanalizacji w okresie dosłownie kilku lat. Praca ta wyraża się liczbą 100 kilometrów sieci wodociągowej i 50 klm. sieci kanałów sanitarnych i deszczowych. Produkcja wody w roku 1936/37 wyniosła 1215 tysięcy mtr³. Majątek Zakładu Wodociągów i Kanalizacji, uwidoczniony w bilansie zamknięcia na dzień 31 marca b.r., wynosi blisko 14 milionów złotych. Sieć wodociągowa i kanalizacyjna nie zdążyła jeszcze pokryć całego terenu rozlegle położonego miasta; szereg dzielnic nie ma jeszcze wody i kanalizacji. Prace inwestycyjne Zakładu Wodociągu i Kanalizacji są w toku.

Drugim wielkim przedsiębiorcą miejskim są *Miejskie Zakłady Elektryczne*. Zakupują one energię elektryczną o wysokim napięciu od Pomorskiej Elektrowni Krajowej „Gródek" oraz w mniejszym stopniu od Elektrowni Okręgowej pow.

NOWOPOWSTAŁE GMACHY W GDYNI

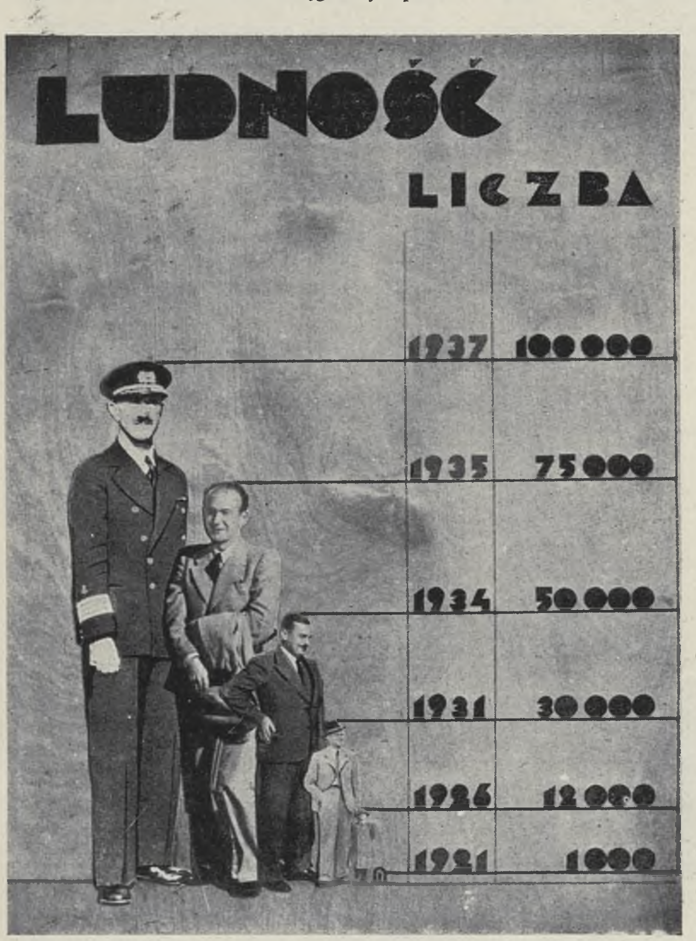


Gmach sądu okręgowego w Gdyni.

Kartuskiego „Rudki". Same energii elektrycznej nie wytwarzają tylko transformują zakupioną. W wyniku ośmioletniej pracy Miejskie Zakłady Elektryczne wybudowały 63 klm. sieci o wysokim napięciu, 178 klm. sieci o niskim napięciu, 34 stacje transformatorowe. Ogółem na sieci Miejskie Zakłady Elektryczne mają blisko 15 tysięcy liczników. Zasięg pracy Zakładów wychodzi daleko poza obręb Gdyni, zasilane bowiem są z Gdyni prądem elektrycznym liczne wsie i miejscowości w najbliższej, a nawet i dalszej okolicy. Zakup energii elektrycznej w roku 1936—37 wynosił 5,5 milionów kWh. Przekładając wyniki gospodarki Miejskich Zakładów Elektrycznych na pieniądze, stwierdzamy, że majątek MZE wynosi 7 milionów zł.

Do zakładów użyteczności publicznej należy również koncesjonowany przez miasto Zakład Gazowy. Niestety wskutek nieszczęśliwego wypadku, jaki miał miejsce w blokach ZUS, część których na skutek wybuchu gazu wyleciała w powietrze, daje się w Gdynie zauważyć abstynencja społeczeństwa od korzystania z tak pożytecznego, taniego i obecnie zupełnie bezpiecznego środka ogrzewania. Zakład Gazowy, zdobywający coraz szersze zaufanie, może poszczycić się dziś długością sieci, wynoszącej 23 klm., tysiącem konsumentów i produkcją 400 tysięcy mtr.³ gazu rocznie.

Poza wymiennionymi Zarząd Miasta dysponuje *Zakładem Oczyszczania Miasta i Betoniarnią Miejską*. Obydwa przedsiębiorstwa funkcjonują sprawnie z wybitną korzyścią dla miasta i jego mieszkańców. W trakcie budowy, właściwie na ukończeniu, znajdują się Hale Targowe i Rzeźnia

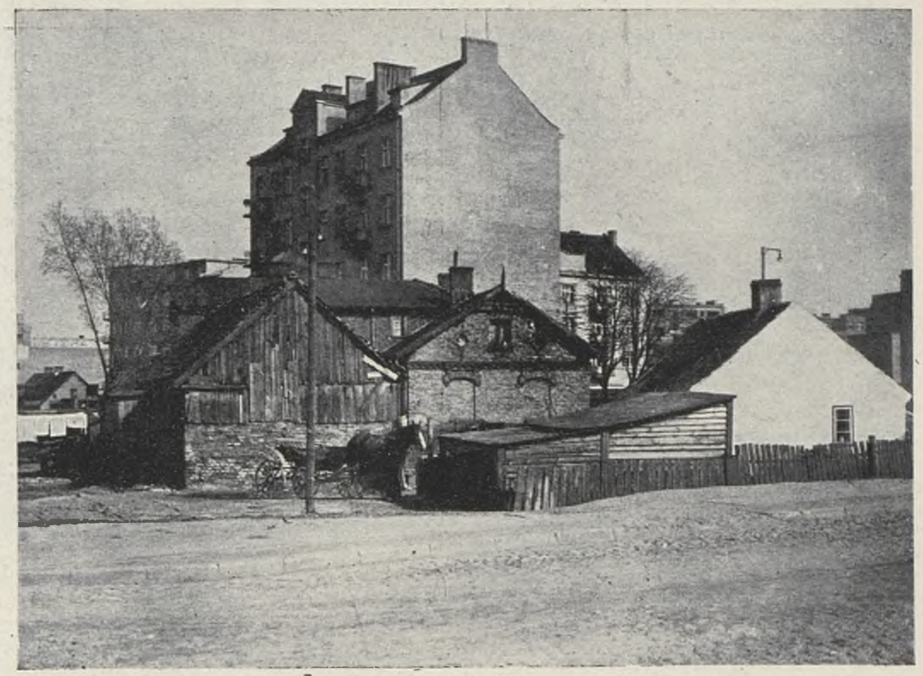


Wzrost ludności w Gdyni od 1921 r.



Rozwój ilości budynków Gdyni od 1921 r.

CHARAKTERYSTYCZNY FRAGMENT GDYNI



Walka nowej Gdyni ze starą

Miejska, uruchomienie których nastąpi w listopadzie b. r.

Z wielkimi trudnościami spotkało się zorganizowanie komunikacji wewnątrz miasta. Zagadnienie rozwiązano uruchomiając autobusy, rezygnując z instalacji nienowoczesnego już środka lokomocji, jakim są tramwaje elektryczne. W wyniku kilkoletnich doświadczeń i bardzo poważnej pracy Miejskie Towarzystwo Komunikacyjne posiada dziś 11 linii autobusowych, z tego dwie zamiejscowe. Droga przebyta przez autobusy miejskie w roku 1936 wynosi 1322 tysiące klm., a liczba przewiezionych pasażerów sięga 4,5 milionów osób. Do zdobyczy Miejskiego Towarzystwa Komunikacyjnego należy uruchomienie nowoczesnych wozów, ekonomicznych i wygodnych, na miejsce starych gruchotów. Majątek Miejskiego Towarzystwa Komunikacyjnego wynosi 1,5 miliona złotych.

Tak się przedstawia inicjatywa inwestycyjna czynnika społecznego, jakim jest Zarząd Miasta. Zobrazujmy obecnie rozwój przemysłu i handlu na terenie Gdyni.

Na podstawie wykupionych świadectw przemysłowych stwierdzić możemy, że na terenie Gdyni w roku 1936 istniało *387 przedsiębiorstw przemysłowych, 1009 przedsiębiorstw rzemieślniczych, 3147 przedsiębiorstw handlowych.* Jeżeli chodzi o zaspokojenie przemysłowe i handlowe potrzeb miasta Gdyni, można powiedzieć, że jest ono względnie dostateczne. Istnieje brak przedsiębiorstw niektórych branż przemysłowych i handlowych, które z powodzeniem w Gdyni mogłyby się zaistnieć. Stwierdzić jednak należy brak poważnych przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych, któreby stworzyły z Gdyni, z portu i miasta, ośrodek przemysłowo - handlowy. Ażeby ściągnąć do Gdyni przedsiębiorstwa przemysłowe czynione są wielkie wysiłki w celu przygotowania terenów i udostępnienie z tych terenów ze strony lądu i morza. Należy i śmiało można przewidywać, że w miarę budzenia się z kryzysu życia gospodarczego przemysł zainteresuje się Gdynią bardzo intensywnie, angażując weń poważne kapitały.

Dzisiaj Gdynia znajduje się na połowie drogi ku swej świetlanej przyszłości. Dalszy jej rozwój leży w rękach całego społeczeństwa polskiego.

MIEJSKIE ZAKŁADY ELEKTRYCZNE

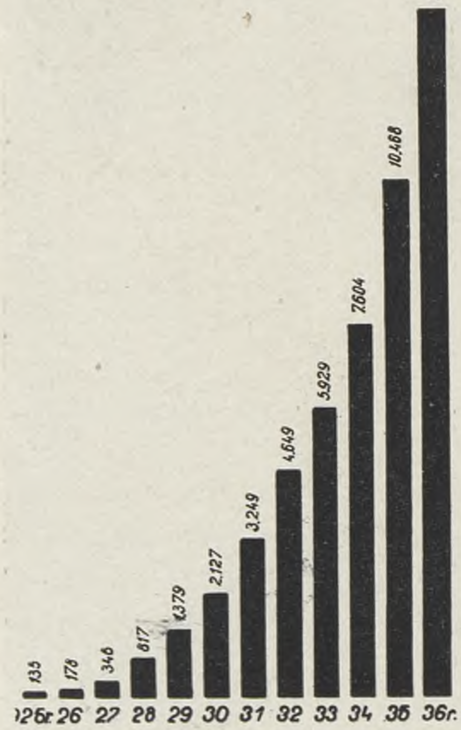
Zorganizowane w roku 1929 Miejskie Zakłady Elektryczne jako przedsiębiorstwo samodzielne z własnym statutem istnieją w tej formie do dnia dzisiejszego, zasilając energią elektryczną na podstawie Uprawnienia Rządowego nr. 156 teren dzisiejszego Miasta wraz ze strefą zainteresowań mieszkaniowych Wielkiej Gdyni.

Nie posiadając własnej siłowni, M. S. E. zakupują energię elektryczną początkowo w Elektrowni Okręgowej pow. kartuskiego „Rutki", po wybudowaniu zaś przez Pomorską Elektrownię Krajową „Gródek" linii przesyłowej 60 kV z Gródka do Gdyni, M. Z. E. przechodzą stopniowo na dostawę prądu z „Gródka". Wybudowanie przez „Gródek" i uruchomienie z końcem ubiegłego roku nowej siłowni parowej w Gdyni stało się dalszą gwarancją pewnej i wystarczającej dostawy energii elektrycznej dla naszego Miasta.

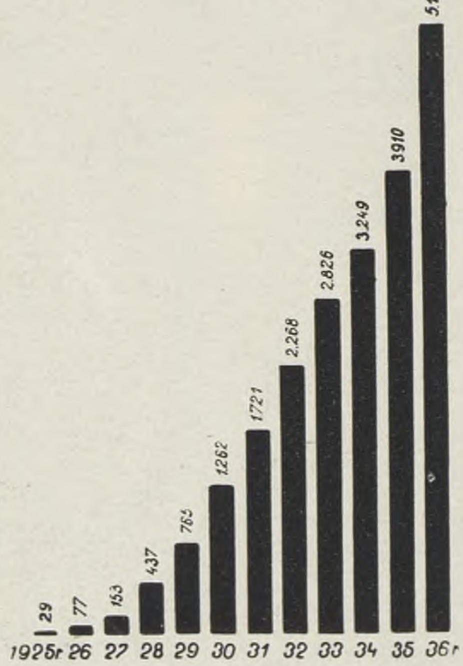
Wychodząc z założenia, że tylko jak najszerzej i jak najgłębiej pojęta elektryfikacja obszaru zasilania może zapewnić przedsiębiorstwu rentowność, M. Z. E. wprowadzają w roku 1932 jako pierwsza elektrownia w Polsce taryfę blokową dla mieszkań prywatnych, organizując równocześnie dział propagandy grzejnictwa i jednoczesnego stosowania elektryczności w gospodarstwie domowym.

Wynikiem prowadzonej w tym kierunku pracy jest m. n. zjawisko, że gdy w roku budżetowym 1932/33 z całkowitej ilości 2.155.799 sprzedanych kWh przypada na grzejnictwo około 15% — to w roku 1936/37 udział grzejnictwa wynosi przy ilości 4.865.482 sprzedanych kWh ok. 29%. W tym samym okresie średnia cena prądu sprzedanego przy taryfie blokowej spadła z 46,2 do 33,2 grosza za kWh.

Wyniki te ilustrują również cyfry dotyczące rozpowszechnienia się przyrządów grzejnych w gospodarstwach domowych, w szczególności zaś kuchen i warników elektrycznych. I tak w okresie od roku 1933—34 od chwili obecnej ilość kompletnych kuchen elektrycznych zainstalowanych na terenie obszaru zasilania M. Z. E. wzrosła z 2 do 197 szt., ilość warników zaś z 7 do 122 szt., przy czym cyframi tymi nie są objęte z dnia na dzień wzrastające ilości tych przyrządów przygotowane do dostawy na nowobudujące się domy. Silny przyrost warników na sieci M. Z. E. należy m. in. przypisać również wprowadzonej na wiosnę b. r. ulgowej stawce 8 gr/kWh stosowanej do konsumentów, posiadających te przyrządy. Ilość gospodarstw domowych stosujących elektryczność do gotowania wynosi obecnie z górą 2.000, t. zn., że mniej więcej co 10-ty mieszkaniec Gdyni spożywa posiłki przyrządzone na kuchni elektrycznej.



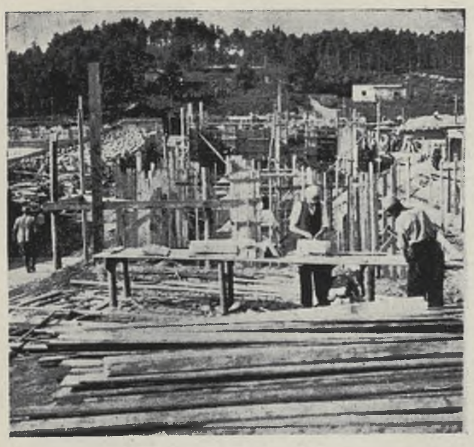
Ilość zainstalowanych liczników łącznie dla światła i siły



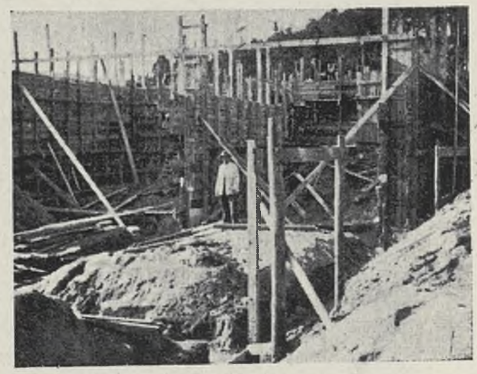
Zakup energii elektrycznej w tysiącach kilowatogodzin

TOWARZYSTWO BUDOWY OSIEDLI W GDYNI

PRACE T. B. O. DOKONANE I DOKONYWUJĄCE SIĘ.







Dynamika rozwojowa m. Gdyni wymagała powołania do życia T. B. O. — Towarzystwa Budowy Osiedli Spółki Akcyjnej w Gdyni. W 1932 roku gmina powołała do życia T. B. O. celem prowadzenia przy pomocy tej organizacji racjonalnej rozbudowy m. Gdyni.

Rezultaty działalności T. B. O. w ciągu 5 lat istnienia, wskazują, że cel został częściowo osiągnięty. Dotychczasc T. B. O. przyszykowało do zabudowy tereny budowlane w 3-ch nowych dzielnicach m. Gdyni: w Chylońskich Działkach Leśnych, Redłowie i Witominie. Opracowane zostały plany zabudowy, wykonano parcelację, częściowo uzbrojone zostały ulice. Na terenach tych T. B. O. pobudowało osiedla mieszkalne dla pracowników umysłowych i robotników.

Obecnie T. B. O. przystąpiło do przygotowania do zabudowy nowej dzielnicy na t. zw. płycie Oksywskiej w Gdyni.

Zakup i przygotowanie do zabudowy nowych terenów budowlanych wymaga uruchomienia na ten cel dużych środków finansowych, o które stale czynione są usilne zabiegi.

W obecnej chwili T. B. O. posiada w Gdyni własnych terenów ok. 4 milionów mtr. kw. i ok. 6 milionów terenów oddanych w administrację przez gminę m. Gdyni. Ten jednak zapas terenów nie jest wystarczający do potrzeb i racjonalnej gospodarki. Wskutek tego T. B. O. skupuje dalsze prywatne tereny budowlane.

W roku bieżącym T. B. O. wykończyło i oddało do użytku 52 domy robotnicze w dzielnicy Witomino, oraz dom społeczny, w którym mieści się Spółdzielnia Spożywców „Witomino", sala z urządzeniami dla miejscowych organizacji kulturalno-oświatowych i sportowych. Osiedle to stanowi zespół seryjnych domków usytuowanych na parcelach o powierzchni ok. 300 mtr. kw., przeznaczonych pod ogródki kwiatowe i warzywne.

W dzielnicy Redłowo w roku bieżącym T. B. O. wykończyło budowę 40 mieszkań 4 izbowych, przeznaczonych dla inteligencji pracującej. Domy usytuowane są na parcelach ok. 500 mtr. kw. przeznaczonych również pod ogródki kwiatowe i warzywne.

W dzielnicy Grabówek T. B. O. buduje 3 bloki mieszkalne o 240 małych mieszkaniach robotniczych. Osiedle to posiadać będzie t. zw. część społeczną do użytku mieszkańców zawierającą: przedszkole, świetlice, czytelnie, pralnie, urządzenia kąpielowe w postaci wanien i natrysków, sklepy dla spółdzielni spożywców i t. p.

W opracowaniu znajdują się projekty i plany budowy 2-ch nowych osiedli mieszkalnych: dla robotników w dzielnicy Oksywie ok. 300 mieszkań robotniczych i w dzielnicy Redłowo ok. 130 mieszkań dla pracowników umysłowych.

Osiedla mieszkalne budowane przez T. B. O. zaopatrzone są w odpowiednie urządzenia i inwestycje miejskiej jak: elektryczność, woda, kanalizacja i t. p.

Ten krótki przegląd działalności T. B. O. wskazuje na dążenie gminy m. Gdyni w kierunku planowej racjonalnej zabudowy miasta, przygotowywanej z góry na następne okresy.

Gdynia obecnie liczy ok. 110.000 mieszkańców. Do 1940 roku Gdynia prawdopodobnie osiągnie 200.000 mieszkańców, dla których trzeba przygotować warunki umożliwiające pobudowanie mieszkań. To jest głównym zadaniem T. B. O., które przy tym jednocześnie dążyć musi do budowy stałych kulturalnych domów i mieszkań robotniczych, celem wyciągnięcia z prowizorycznych baraków słabych ekonomicznie mieszkańców Gdyni. Środki finansowe w 80% kosztów budowy domów robotniczych, T. B. O., uzyskuje od Towarzystwa Osiedli Robotniczych w Warszawie.

ŚWIĘTO PILOTÓW W DĘBLINIE



W Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie odbyły się wielkie uroczystości X-ej promocji podchorążych na pporuczników, połączone z X-leciem istnienia Szkoły oraz wręczeniem sztandaru ufundowanego przez b. absolwentów i wychowanków szkoły. W uroczystościach tych wziął udział Naczelny Wódz Pan Marszałek Edward Śmigły-Rydz, którzy osobiście promował na pporuczników prymusów Szkoły, oraz wręczył komendantowi Szkoły ufundowany sztandar. Pan Marszałek wygłosił również do nowych oficerów lotnictwa polskiego przemówienie, którego treść poniżej przytaczamy.
Zdjęcie przedstawia moment promocji przez Pana Marszałka Śmigłego-Rydza na pporuczników: prymusa-podchorążego W. Głowackiego, absolwenta z grupy bojowej, oraz podchorążego Dominikowskiego, absolwenta z grupy technicznej.

PRZEMÓWIENIE NACZELNEGO WODZA NA ŚWIĘCIE LOTNICTWA

Podchorążowie!

Dzień dzisiejszy jest dla was dniem wielkim. Oto za chwilę będziecie promowani na podporuczników. Ten przełomowy dla was dzień nabiera tym większego blasku i tym większej treści, że jest to równocześnie wielka uroczystość szkoły — 10 jej promocja — na którą zjechali wasi poprzednicy, aby ujrzeć następców swoich, że oto tegoż dnia przybył do szkoły wysoki gość, który już po wieczne czasy pozostanie w jej murach: sztandar szkoły — symbol wysokich cnót żołnierskich, nakaz honoru żołnierskiego i żołnierskiego obowiązku. Zjechali się też dziś bliscy sercom waszym, aby razem z wami przeżyć radość, którą wy w tej chwili odczuwacie, aby razem z wami przeżyć wasze emocje. Ze wzruszeniem patrzą na was, żegnając się z wami wasi instruktorzy, nauczyciele i wychowawcy, zadając sobie pytanie czy też służba i praca ich wychowanków będzie dla nich tytułem do dumy.

Przybyłem i ja, i patrząc również ze wzruszeniem stwierdzam, że mnie i moim rówieśnikom nie danem było w Waszym wieku nosić szlif oficera polskiego. Jesteści szczęśliwsi od nas.

Wychodzicie z murów szkoły, jak gdyby na wyprawę, na raid. Opuszczacie ją w co wyekwipowani, w co uzbrojeni? Oto uczono Was zasad technicznych, taktycznych, uczono rozmaitych sprawności i wpajano Wam zasady moralności żołnierskiej. Mówiono Wam co to jest miłość ojczyzny. Mówiono Wam jak żołnierz prawy ukochać musi honor żołnierski, jak żołnierz prawy musi całą duszę oddać spełnieniu twardego żołnierskiego obowiązku.

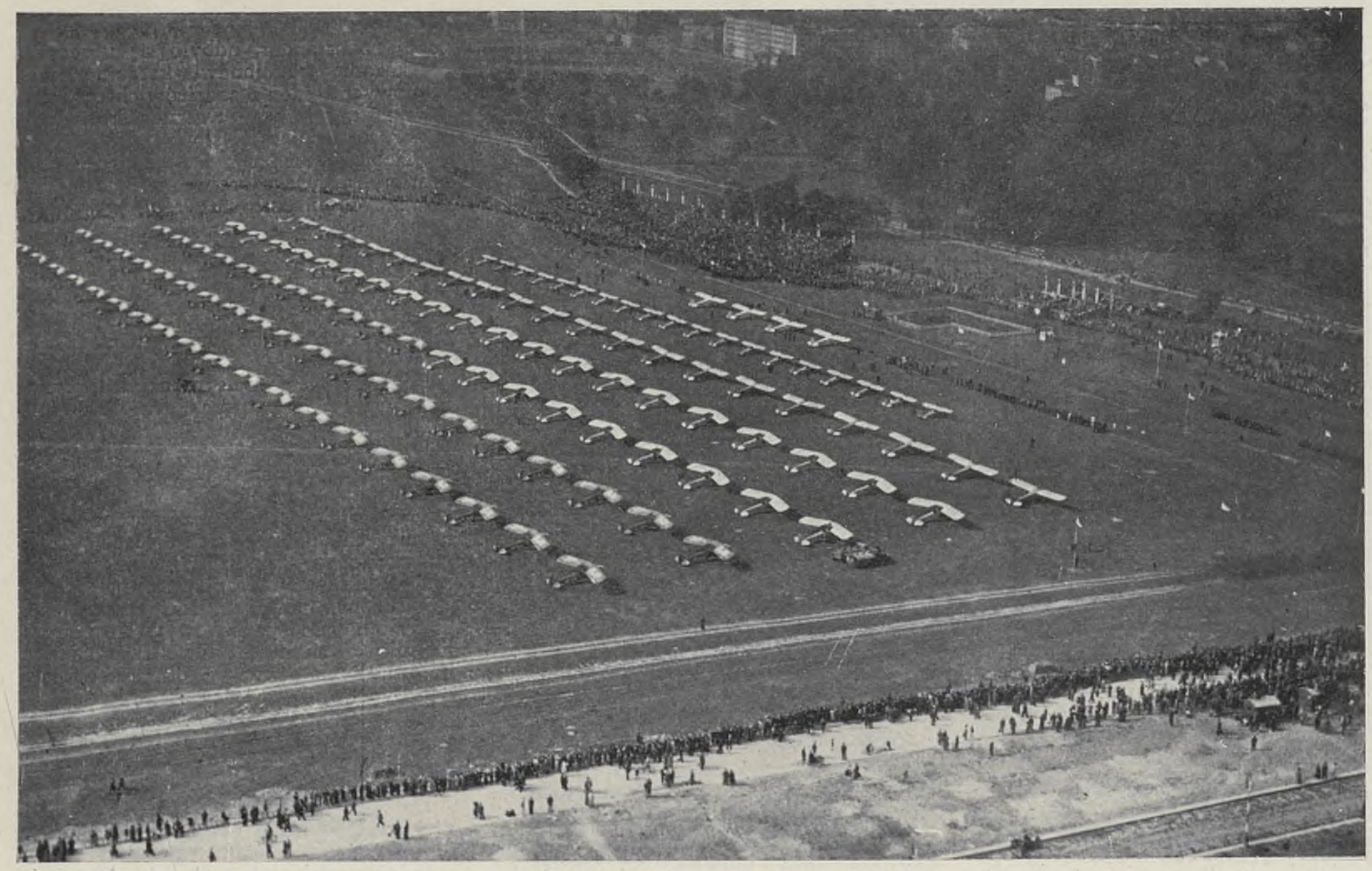
Wiecie jednak dobrze, że nie wystarczy znać zasady regulaminu, trzeba je umieć dobrze stosować. Nie wystarczy znać zasady moralności żołnierskiej, trzeba uczynić z nich regulator życia. Trzeba, aby te zasady moralności żołnierskiej stały się kompasem życia.

Jeżeli do Was mówię jako człowiek doświadczony, jako ten, który widział wielu ludzi w dniach triumfu i w chwilach zma-

PROMOCJA PODCHORĄŻYCH MARYNARKI WOJENNEJ



Uroczystość promocji wychowanków Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Gdyni na pokładzie O. R. „Bałtyk"



Przekazanie 126 samolotów RWD armii polskiej przez zarząd główny L. O. P. P. na polu Mokotowskim w Warszawie. Samoloty te zostały ufundowane przez społeczeństwo całej Polski z drobnych składek w 1937 r.

konał swego obowiązku, wstydzić się, że postąpił wbrew żołnierskiemu honorowi.

Zaczyna się nowy okres Waszego życia. Różnica między tym co Was czeka a szkolnymi laty nie polega na tym, że dotąd zdawaliście tylko ciągle egzaminy, że Wam noty pisano. Nie w tym jest istota tej różnicy. Egzaminy zdaje każdy człowiek czynu przez całe życie. Różnica jest inna, głębsza. Oto dotychczas w tym okresie, który przeszliście, każdy niewypełniony obowiązek, każde przekroczenie, jeśli było notowane, szkodziło Wam tylko. Od dzisiejszego dnia, w Waszej przyszłej pracy, w Waszej przyszłej służbie oficerskiej, każde niedopatrzenie, każde zaniedbanie, każde zaniechanie jak największego wysiłku, to nie tylko coś co na Was się odbije. To gorsza i groźniejsza sprawa — to jest szkoda, zadana lotnictwu — waszej dumnej broni, to jest krzywda zrobiona całej armii, to jest osłabienie Polski w jej dziejowym pochodzie.

Podchorążowie, gdy patrzę w tej chwili w Wasze młode oczy, to widzę w nich mocne i twarde postanowienie, aby swą pracą dać lotnictwu polskiemu orli lot i orle szpony. Aby lotnik polski nie ustąpił żadnemu lotnikowi w świecie.

Przyszłość Wasza — Wasza praca, przekona mnie, czy widzę dobrze.

PRACOWNICY POSZCZEGÓLNYCH INSTYTUCJI BUDUJĄ WŁASNYM SUMPTEM SAMOLOTY DLA WOJSKA

Dnia 26 września r. b. odbyło się na lotnisku mokotowskim w obecności Przedstawicieli Władz i tłumów publiczności piękna uroczystość przekazania 126 samolotów, jak to uplastycznia wyżej podana ilustracja, ufundowanych przez społeczeństwo zorganizowane w L. O. P. P. Na podanej obok rycinie na pierwszym planie samolot R. W. D. 8, ufundowany przez akcjonariuszów, urzędników i robotników fabryki czekolady „Branka" S. A. we Lwowie, co jako jeden z bardzo znamiennych przejawów naszego patriotyzmu należy uwypuklić i to tym, że polacy, mieszkający bliżej peryferiii Polski są w niemniejszym stopniu, a często nawet we większym stopniu patriotyczni. niż mieszkańcy środka Polski. Wspomnijmy historyczne nazwiska zasłużonych rodów polskich z kresów wschodnich, „orlęta Lwowa", ta sama krew jak widać płynie w żyłach ludzi dzisiejszych, czynnych na gospodarczej placówce „Branki".



Samolot R. W. D. 8, ofiarowany przez ogół pracowników firmy „Branka" we Lwowie

DARY LUDNOŚCI KASZUBSKIEJ DLA BATALJONU MORSKIEGO



Zdjęcie przedstawia rzut oka na ofiarowane wojsku przez ludność kaszubska karabiny maszynowe. Obok karabinów stoją delegaci szlachetnych ofiarodawców.

„Małe miasteczko pomorskie Wejherowo przeżyło dn. 19. 10 wielki dzień, uroczystość, będącą wyrazem miłości i wiernego przywiązania dla Polski oraz serdecznych uczuć dla armii całego społeczeństwa pow. morskiego. W tym dniu bowiem odbyło się poświęcenie i przekazanie batalionowi morskiemu sztandaru oraz 11 karabinów maszynowych, ufundowanych przez ludność pow. morskiego.

Uroczystość rozpoczęła się o godz. 10 mszą św. na obszernym koszarowym placu. Na pięknie udekorowanym podium wznosił się ołtarz polowy. Po prawej stronie ołtarza na specjalnym fotelu zasiadł przedstawiciel P. Prezydenta Rzplitej min. spraw wojskowych gen. dyw. T. Kasprzycki. Poniżej podium zajęli miejsca szef Kierownictwa Marynarki Wojennej kontradmirał Świrski, przedstawiciel Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych gen. Bortnowski, woj. pomorski Raczkiewicz, dowódca floty kontradmirał Unrug, gen. Sawicki, dowódca ochrony wybrzeża kmdr Frankowski, dostojnicy państwowi i wojskowi, oraz przedstawiciele miasta, delegacje organizacyj oraz społeczeństwa pow. morskiego.

Cały plac zaległy oddziały wojska, organizacje ze sztandarami i młodzież szkolna. Mszę św. celebrował ks. biskup pomorski Okoniewski, który wygłosił podniosłe przemówienie, a następnie dokonał aktu poświęcenia sztandaru.

Rodzicami chrzestnymi byli: p. Frankowska oraz burmistrz m. Wejherowa Bolduan; z kolei ks. bisk. Okoniewski poświęcił każdy z ofiarowanych karabinów maszynowych, po czym nastąpiło wbijanie gwoździ do sztandaru; pierwszy wbił w imieniu Trójcy Przenajświętszej ks. bisk. Okoniewski, następnie w imieniu P. Prezydenta Rzplitej min. spraw wojskowych gen. T. Kasprzycki, w imieniu Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych gen. Bortnowski, w imieniu własnym gen. T. Kasprzycki, szef Kierownictwa Marynarki Wojennej kontradmirał Świrski, dowódca floty kontradm. Unrug, woj. Raczkiewicz, starosta morski Potocki, dowódca i przedstawiciele batalionu morskiego, wreszcie przedstawiciele gmin i miast powiatu morskiego.

Następnie burmistrz Wejherowa wręczył poświęcony sztandar min. gen. T. Kasprzyckiemu, z rąk którego odebrał sztandar dowódca batalionu morskiego.

Na nowym sztandarze batalionu morskiego widnieje wizerunek Matki Boskiej Swarzewskiej, Królowej Morza Polskiego, nazwy bitew, stoczonych przez 1 pułk morski w r. 1920 oraz herby ziemi kaszubskiej.

Po przysiędze żołnierzy batalionu, złożonej na sztandar, odbyło się uroczyste przekazanie batalionowi karabinów maszynowych. Jeden z rodziców chrzestnych sztandaru, rolnik — Kaszub Grot, przemawia następującymi słowy:

„Ciebie, Kochany Żołnierzu Polski, prosimy, ażebyś z broni przez nas ufundowanej zrobił stalowy wał, o jaki rozbiją się największe sztormy i abyś nas — jak będzie tego potrzeba — zawsze wzywał pod sztandar tej Matki Boskiej Swarzewskiej, Królowej Polskiego Morza, której my ślubowali, że tego sztandaru nic oddamy inaczej, jak chyba razem z życiem."

Po Kaszubie Grocie przemówił p. minister spraw wojskowych gen. Kasprzycki.

Uroczystość zakończona została aktem wręczenia batalionowi morskiemu na ręce dowódcy pięknie w skórę oprawnej księgi pamiątkowej, przeznaczonej na kronikę batalionowi przez delegację okręgu morskiego „Rodziny Wojskowej" z przewodniczącą p. Frankowską na czele.

Następnie min. gen. Kasprzycki wraz z dostojnikami państwowymi przeszedł na ulicę Sobieskiego, gdzie zajął miejsce na trybunie wraz z kontradmirałem Świrskim ,woj. Raczkiewiczem, ks. biskupem Okoniewskim, gen. Bortnowskim, kontradmirałem Unrugiem i przyjął defiladę, która była manifestacją siły żywiołu polskiego na wybrzeżu.

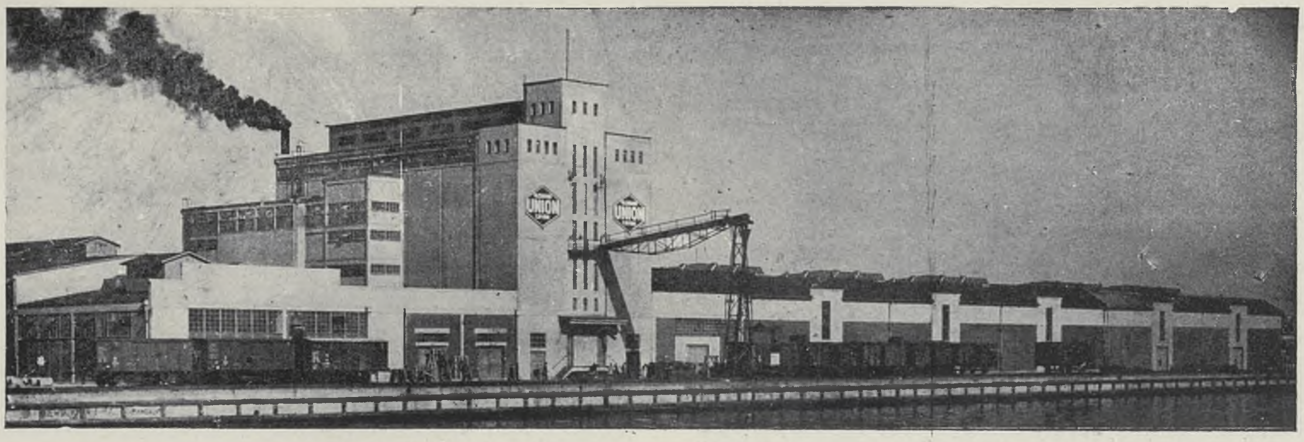
Defilada wypadła wspaniale. Wzięli w niej bowiem udział również licznie przybyli z całego powiatu rezerwiści baonu morskiego, delegacje związków i organizacji z całego powiatu ze sztandarami, oddziały P. W. i młodzież szkolna z Pucka, Jastarni, Gdańska, Gdyni i okolicznych wsi i miasteczek. Najbardziej wzruszającym był moment zjawienia się kutrów rybackich, kiedy na jednym z nich rybacy i rybaczki odśpiewali piękną pieśń. Słowa pieśni: „Nie damy morza i Pomorza, nie chcemy cudzego, nie damy swego", wzbudziły niebywały entuzjazm wśród zebranej publiczności.

Zgromadzony w długich szpalerach tłum rzucał na maszerujące oddziały kwiaty, wznosząc żywiołowe okrzyki na cześć armii i jej Wodza Naczelnego Marszałka Śmigłego-Rydza.

O godz. 16 na ratuszu odbyło się uroczyste posiedzenie Rady Miejskiej m. Wejherowa, na którrym nadano Marszałkowi Śmigłemu-Rydzowi obywatelstwo honorowe m. Wejherowa. W posiedzeniu wzięli udział, oprócz członków Rady Miejskiej, p. minister spraw wojskowych gen. Kasprzycki, wojewoda pomorski Raczkiewicz, inspektor armii gen. Bortnowski, kontradmirał Świrski, kontradmirał Unrug."

(„Polska Zbrojna" 18.10.37 r.).

ZAKŁADY PRZEMYSŁU TŁUSZCZOWEGO I OLEJARSKIEGO „UNION" W GDYNI



Postulat uprzemysłowienia portu gdyńskiego należy do najpilniejszych w ramach polskiego programu samodzielnej polityki portowo - handlowo - morskiej. Na specjalne uwypuklenie zasługują te nieliczne pionierskie inicjatywy, dzięki którym przemysł portowy w Gdyni stał się wogóle pojęciem realnym, torując drogi dla przyszłych placówek produkcyjnych i pomocniczych.

Dnia 1 sierpnia 1932 roku pobudowana została na Nabrzeżu Indyjskim portu gdyńskiego Olejarnia „Union". Zdolność produkcyjna Olejarni „Union" wynosi ok. 65.000 ton rocznie, chodzi więc o największy tego rodzaju zakład w Polsce.

Olejarnia „Union" w Gdyni przerabia drogą tłoczenia nasiona oleiste, zarówno krajowe jak egzotyczne, a lokuje swoje produkty, t. j. oleje i makuchy, w znacznej części na rynku krajowym — a jednocześnie eksportuje rosnące partie makuchów do Danii i krajów skandynawskich, a także do Belgii i Holandii.

Gdyby nie rygorystyczna reglamentacja importu nasion egzotycznych — jak wiadomo począwszy od roku 1934 kilkakrotnie obostrzona — miałyby Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „Union" w Gdyni dużo lepsze możliwości rozwojowe. Niestety rok ubiegły 1936 pozwalał zaledwie na wyzyskanie jednej trzeciej zdolności produkcyjnej olejarni gdyńskiej.

Rządowa akcja preferencji dla krajowych nasion oleistych, skądinąd bardzo celowe i w ramach naszego polskiego gospodarstwa narodowego konieczne zarządzenie — nałożyło na to młode przedsiębiorstwo znaczne ciężary i ograniczenia, niedostatecznie uwzględniając pionierski charakter Olejarni Gdyńskiej, która z racji swego powstania i położenia w porcie nastawiona jest na przerób nasion egzotycznych.

Pomimo wszelkich trudności, zarząd spółki, chcąc się dostosować do bieżącej sytuacji gospodarczej Polski na odcinku preferencji dla surowca krajowego, zdecydował się na dalsze inwestycje w wysokości 1 miliona złotych dla stworzenia nowego działu produkcji, mianowicie utwardzania krajowych olejów ciekłych. Utwardzalnia uruchomiona została w grudniu 1936 r.

Zakres produkcyjny Zakładów Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „Union" S. A. Gdynia obejmuje wyrób: tłuszczów i olejów roślinnych, z surowca egzotycznego, zamorskiego i krajowego, jako to: kokosowego, palmowego, lnianego, rzepakowego, konopnego oraz pokostu, a ostatnio dział utwardzania krajowych olejów ciekłych.

TECHNOTARG

Gdynia, nasz najnowocześniejszy port nad Bałtykiem, z urządzeniami przeładunkowymi, stanowiącymi w tej dziedzinie ostatni wyraz techniki, wymaga dla sprawnej pracy i konserwacji urządzeń wiele pomocniczego materiału i sprzętu, w który zaopatrywać powinniśmy się na miejscu, w odpowiednio i fachowo prowadzonym handlu artykułami technicznymi.

Placówka taka już istnieje. Jest nią firma „Technotarg", Sp. z o. o., Portowa nr. 8, która prowadzi u siebie wszystko to, co jest potrzebne portowi, okrętom, w przemyśle i rzemiośle.

Firma „Technotarg" dostarcza ze składu własnego wzgl. fabrycznych: wszelkie oleje i smary, szczeliwa i pakunki, tak gumowe jak i azbestowe, — armaturę na wodę i parę, — różne pasy i transportery, — narzędzia i maszyny do obróbki drzewa i metali, — sprzęt przeciwpożarowy, — węże: gumowe, parciane i metalowe o różnej konfekcji, — półszlachetne metale w prętach, blachach i rurach, — różne artykuły techniczne, potrzebne w każdym warsztacie pracy, tak lądowym jak i morskim.

Firma „Technotarg" sprzedaje wyroby tylko pierwszorzędnych wytwórni krajowych i zagranicznych.

Swoją wszechstronną działalnością i fachową obsługą zjednała sobie firma poważnych odbiorców miejscowych i pozamiejscowych.

Zadaniem firmy „Technotarg" jest: zaopatrywać port, żeglugę i przemysł, jak również i rzemiosło, we wszystkie artykuły pomocnicze, techniczne.

Dewizą: dostawa doborowego towaru, przede wszystkim krajowego, po przystępnych cenach. Celem: pozyskanie zaufania P. T. Odbiorców.

Na placówkę tę zwracamy uwagę kół zainteresowanych.

WOLNE MIASTO GDAŃSK

OD REDAKCJI: Redakcja „Floty Polskiej" otrzymała od Senatu w. m. Gdańska ilustracje i trzy artykuły, podkreślające piękno tego czystego miasta. Wychodząc z założenia, że w interesie i Gdańska i Polski są wzajemne poprawne stosunki, i odpłacając kurtuazją za kurtuazję, zamieszczamy artykuły te dosłownie.



Kościół Najśw. Marii Panny w Gdańsku (Marienkirche)



Sport kajakowy na Motławie w Gdańsku.

VON DER MARIENKIRCHE BIS ZUM ZOPPOTER STRANDE

Städte, um deren Namen ein schwerer Hauch von geschichtlicher Tradition geht, stehen oft am Rande der Gegenwart und erscheinen allein in ihrer historischen Vergangenheit zu leben, leicht erhaben über die belanglose Alltäglichkeit des Geschehens hinwegträumend. Man ahnt um ihre Nähe Baedeker-Ehrfurcht und leichten Staubgeruch, hört im Geiste das leise Schlurfen von Filzpantoffeln auf glattem Staatsparkett und meint die schnarrende Stime livrierter Ehrfurcht in ewig wiederholten erklärenden Wendungen von Karl dem Dicken bis zu märchenhaften Zeiten zu vernehmen.

In Danzig reicht die Vergangenheit der Gegenwart die Hand. Wie aus dem Rahmen eines niederländischen Gemäldes springen die Strassenreihen vor dem Blick auf. Hoch die Häuser. Noch höher scheinend als sie sind in der schlanken Form ihrer Fronten, in der steilen Höhe ihrer Giebel. Sie sind wehrhaft und stolz nach aussen und geben ihre ganze Behaglichkeit nach innen. Sie stehen auch heute noch in dem ganzen Selbstbewusstsein ihrer bürgerlichen Würde und halten jedes Bauwerk aus ihrem Kreise, das irgendwie gegen ihren Charakter verstossen könnte, als wüssten sie, dass sie die Tradition zu wahren haben, da das Patriziertum in seiner vollne Macht sich hier entfaltete. Als es sich gegen Landesherren, Fürsten und Könige stemmen könnte. Als von hier aus auf den stolzen Koggen der Hanse Paul Beneke auszog, der Seemacht der Engländer hohnlachte und als Beute jenes kostbare Gemälde Memlings „Das jüngste Gericht" heimbrachte, das heute in der Marienkirche seinen Platz gefunden hat.

Schwer und wuchtig stellen sich Tore, Türme von Befestigungen und Wällen an Strassenkreuzungen und Plätzen auf, dass sich die Strassenbahn ächzend und heulend den Weg um sie herum suchen muss.

Die Geschichte geht hier am allen Tage durch Strassen und Gassen und schaut in alle Fenster hinein. Sie hat die lange Zahl der Jahre auf die von der Zeit geschwärzten Ziegel der Bauten geschrieben, zu denen hin die engen Gassen den Blick lenken, auf die ragende Gotik des Rathauses, auf die volle wuchtige Stärke der Marienkirche, zu der die langen Reihen der Häuser sich anschmiegend hinneigen.

Prachtenfaltung und handwerkliches Kunstschaffen in ungeahnter Feinheit schmückt die Innenräume. Strebendes Pfeilerwerk gibt dem Artudhof sein Gepräge und lässt den Geist ferner Zeiten in dem Saal lebendig werden.

Und mitten hinein in diese Vergangenheit ragt die Gegenwart, ragen die schweren, schwarzen Bugprofile von Handelsdampfern, die dem Krantor gegenüber aus dem Fachwerk der Speicher durch lange Rohrleitungen in ihre Ladeluken die Ernte des Jahres an Roggen und Wiezen pressenlassen, um die nach Übersee zu tragen.

Und auf dem Wege nach Neufahrwasser, dem Hafen Danzigs, winkt der grosse Krahn der Schichauwerft, streckt sein starres Eisengerüst steil in die Luft, ein Symbol der Arbeit.

Nicht fern vom Rande des Höhenzuges führt der Weg nach Zoppot. Die Wälder drängen die Strassen näher und näher an die Küste heran, bis nach Zoppot hinein.

Zoppot... Man hat viele Namen geprägt wie: „Nordisches Venedig", „Die Perle des Ostens" und „Das Monte Carlo am Baltischen Meer", Ausdrücke, die eben weil sie gross tönen, nichts sagen. Und dennoch ist erwas Wahren an ihnen. Für den zumindest, der Zoppot kennt.



Dwór Artusa — Artushof



Ulica Długa (Langgasse) z ratuszem

Wer die Ostseeküste kennt, von Travemünde über Binz, Swinemünde, Kolberg bis Cranz und Rauschen, der kennt Zoppot noch längst nicht. Alle diese Bäder haben etwas Gemeinsames, woran man sie schnell erkennt, weit von See aus schon: Schmale Pfähle, die die kleine Seebrücke bilden, holprige Bretter darüber, an der Küste lang eine Reihe von Häusern, deren Leichtigkeit spielerisch und rein sommerlich wirkt, als stünde für die Winterzeit die Mottenkiste schon bereit, kurz: Alles provisorisch. Zoppot hat einen eigenen Typus: — da es ohne Fremdwort nicht geht — seriös.

Die Seebrücke heisst hier „Steg" und kann mit ihrem halben Kilometer Länge repräsentieren. Sie wird zum Winter nicht abgebaut. Sie gehört in das Stadtbild wie auch das Kurhaus und die Hotels, Sommer und Winter. Zwischen Wald und See lebt diese Stadt im Winter und im Sommer ihr Leben und nimmt den prächtigen Badestrand in der Sommerzeit hin als ein Geschenk, nicht als — Geschäft.

Eine Doppelseite kenzeichnet das Zoppoter Badeleben.

Ivan Petrowitch als Prinz Karneval, Paul Wegener im Kurtheater, das Weltmeisterpaar beim Tanzturnier, Nüsselein als Tennistrainer, Vines als sein Gegner, „Big Ben" Tilden, Quist, der Cramford schlug und Perry gefährlich wurde, Henner Henkel, sie alle kennen Zoppot, wie Zoppot sie kennt: Namen, mit denen jeder Kurprospekt wohlgefällig kokettieren möchte: Das ist die eine Seite Zoppots. Hier ist es gawährleistet, dass man nicht an jedem Abend den gleichen Gegenüber im Kurhaus, im Kurgarten antrifft. Leben ist da und Unterhaltung, sommerleicht und feriennah.

Und die andere Seite: Wer Natur, Ruhe und Einsamkeit will, der findet auch sie am Strande, im Wald.

Das Bad am Morgen, und — Geschichten am Rande vom Zoppoter Strande — Kurkonzert am Nachmittag und Abend, Theater, Tanz oder Roulette und Baccarat, wer will, auch Ruhe, es ist alles vorhanden.

H. J.

DANZIGS WUNDERVOLLE BAUWERKE

Danzig ist als Folge seiner jahrhundertelangen Blüte eine Stadt mit einer unübertroffenen Fülle geschichtlicher und künstlerischer Bauten. Wandert der Fremde durch die Strassen der Weichselmündungsstadt, so versteht er das prächtige Aesthetenwort: „Architektur ist gefrorene Musik". Man kann sich kaum etwas herrlicheres denken, als die schönsten alten Bauten und Türme des Abends in Scheinwerferlicht getaucht, wie es seit Jahren bei festlichen Anlässen in Danzig Übung ist. Die genaue Schilderung des Danziger architektonischen Glanzes würde ein umfangreiches Buch füllen. Wir können hier nur kurz das Hauptsächlichste erwähnen.

Als prunkvoller Eingang zur Stadt entstand im Jahre 1588 das Hohe Tor, ein Sandsteinbau in flandrischer Hochrenaissance. In dessen unmittelbarer Nähe liegt der gotische Stockturm aus dem 14 Jahrhundert. Mit ihm in enger Verbindung steht die Peinkammer, ein Renaissancebau. Ende des 16. Jahrhunderts errichtet, von vier zierlichen Giebeln gekrönt. Dem Stockturm gegenüber liegen das Langgasser Tor (1612) und die Georgshalle (1487—94), deren Turmspitze die Figur des St. Georg mit dem Drachen ziert. Die Georgshalle war einst das Gesellschaftshaus der St. Georgen-Brüderschaft. In grosser Zahl hat sich im übrigen in Danzig das alte Bürgerhaus in schönen Beispielen erhalten, die noch heute von dem Kunstsinn und Wohlstand seiner Bewohner Kunde geben. Das Langgasser Tor führt zur Hauptgeschäftsstrasse, der Langgasse. Sie erhielt zur Zeit der Renaissance ihr prächtiges Gewand. Kurz hinter dem Langgasser Tor befindet sich eines der am besten erhaltenen Danziger Patrizierhäuser, das Uphagenhaus, das sich der Ratsherr Johann Uphagen im Jahre 1776 erbauen liess. Es ist das Muster eines Danziger Dielenhauses mit seitlich abgetrenntem Kontorraum und darüber liegender Hangestube. Das Portal ist reich in Rokokoform durchgebildet. Am Ende der Langgasse, wo sie sich zum Langen Markt erweitert, steht das Recht städtische Rathaus. Über altersgeschwärzten Mauern erhebt sich kühn, leicht und zierlich der 82 m hohe Turm aus dem Ende des 15. Jahrhunderts mit einem Glockenspiel. Der Bau des Rathauses wurde schon im Jahre 1379 begonnen und mehrfach umgestaltet. In dem Rathaus kommen Macht, Reichtum und Bürgerstolz früherer Jahrhunderte zu künstlerischem Ausdruck. Neben ihm befindet sich der etwa um 1330 erbaute und um 1617 durch Abraham von dem Blocke an der Schauseite umgestaltete Artushof. Vor dem Artushof sieht man den kunstvollen Neptunbrunen, der 1633 in Augsburg gegossen wurde. Neben dem Artushof liegt die sehenswerte Diele mit Schätzen alt-Danziger Kunsthandwerks und einer schön geschnitzten Treppe. Drei Häuser vom Artushof entfernt am Langen Markt fällt das Steffens'sche Haus auf, um 1617 in italienischer Renaissance erbaut. Nach der Wasserseite wird der Lange Markt durch das Grüne Tor abgeschlossen, das 1563 in den Formen der flandrisch-holländischen Renaissance errichtet war. In der Brotbänkengasse in der Nähe erhebt sich in klarer architektonischer Gliederung das sogenannte Englische

Haus (1570) mit reichem plastischen Schmuck. Brotbänkengasse, Jopengasse, Frauengasse und Heilige Geistgasse sind Danzigs charakteristischste alte Strassen. Giebel reiht sich an Giebel, davor vielfach die anheimelnden „Beischläge", wo sich ehedem ein Teil des Familienlebens und wohl auch der gewerblichen Tätigkeit abspielte. Die besonders altertümliche Frauengasse führt zur *Hauptkirche von St. Marien, Danzigs berühmtestem Wahrzeichen*, einem Werk von gewaltiger Wirkung im Innern und Äussern. Der Bau, etwa 1280 begonnen, wurde erst 1502 beendet. Über dem gotischen Dom erhebt sich wuchtig der 76 m hohe stumpfe Glockenturm. Von den vielen Kunstschätzen in St. Marien sei nur das berühmte „Jüngste Gericht" von Hans Memling (1467) erwähnt. Am Bollwerk an der Mottlau, an der „Langen Brücke" erhebt sich als Abschluss der Breitgasse das Krantor (1443) mit zwei Rundtürmen aus Backstein. Es ist ein ebenso bekanntes Wahrzeichen Danzigs wie die Marienkirche und in Abbildungen am hüufigsten wiedergegeben.

Gegenüber dem Krantor und der Langenbrücke fand auf der Speicherinsel, von zwei Armen des Mottlauflusses gebildet, das kaufmännische Erwerbsleben früherer Zeiten in zahlreichen Lagerhäusern sichtbaren Ausdruck. Wie die Baudenkmäler Danzigs von ruhmreicher Vergangenheit sprechen, so sind die alten Speicher Beweise für die Bedeutung des Danziger Handels und der alten Kaufherren. In der St. Johannisgasse, die parallel zur Breitgasse läuft, befindet sich die St. Johanniskirche, die bedeutendste (von 1357—1465 erbaute) Kirche nach St. Marien. Am Westende der Jopengasse steht das Meisterwerk Antony von Obbergens, das im Jahre 1605 erbaute Zeughaus, das vollendete Beispiel niederländischer Renaissance in Danzig. Die St. Katharinenkirche, etwa 1250—1400 erbaut, in der Gasse An der grossen Mühle mit ihrem wundervollen Glockenspiel fällt durch die in ihr enthaltenen schönen Holzschnitzereien besonders auf. In der nahen Pfefferstadt liegt das 1586—95 von Antony von Obbergen erbaute Altstädtische Rathaus. Nicht zu vergessen ist die St. Trinitatiskirche mit dem Bau des Franziskanerklosters in der Fleischergasse, in dem sich heute das angesehene Realgymnasium zu St. Johann und städtische Kunstsammlungen befinden.

R. Z.

DANZIGS SEEBÄDER

Gestehen wir es ein, dass lange Zeit hindurch die wundervollen Reize der Danziger Naturschönheiten eine unverdiente Gleichgültigkeit haben erfahren müssen. Sie waren da, aber verborgen und ungenützt wie Goldschätze in der Erde, auf der der Bauer mühsam sein Feld bestellt, ohne zu wissen, welchen Reichtum sein Land birgt.

Hinter der Dornenhecke allgemeiner Gleichgültigkeit schlummerte märchenhafte Schönheit. Adele SCHOPENHAUER, die Schwester des grossen, in Danzig 1788 geborenen Philosophen, schrieb schon vor über 100 Jahren von Danzig aus an ihren Bruder nach Venedig:

„Danzig liegt in einem Paradiese! Wie ein Stammbuch der Welt gemahnt es mich oft, wenn ich umherschweife. Bald grüsst mich mein herrlicher Rhein bald Thüringen, bald Schwaben, bald gar ein Eckchen Schweiz. Von allen Ländern findest Du Proben!"

Und Humboldt,, der wie kein zweiter landschaftliche Schönheiten beurteilen konnte, äusserte, dass der Blick auf die Danziger Bucht von den Olivaer Waldhöhen zum Schönsten gehöre, was der Erdball zu bieten vermöge.

Er hatte wohl als erstre hochbedeutsamer Beurteiler das ausgesagt, was der einzigartigen Schönheit des Danziger Seestrandes zukommt.

Honigfarbig schwingt sich in schönem Bogen die sandige Küste und fasst wie ein Goldring das Blau der See ein. Eine Perle in diesem Ring ist *Heubude!* Alle Freuden frohen, ungehemmten, unbeengten Strandlebens harren hier der Besucher. Ein paradiesisches Spielfeld bietet die sonnenüberglühte Weite des Strandes. In Sonne und reiner, staubfreier, stärkender, appetitanregender Seeluft tummeln die glücklichen Kinder sich, planschen wie kleine Meeresgötter im Schaumgeriesel frischer Brandungswellen. Die Haut bräunt sich, die Lungen trinken die ozonreiche Meeresluft, der junge Körper gewinnt Festigung für das Leben. Ein Weiteres kommt hinzu, das Heubude zu einem Kur- und Erholungsort ersten Ranges macht für Leidende wie für kräftigungsbedürftige Kranke: der Wald!

Der Kiefernwald tritt hier dicht an die Küste. Nur die Dünenwelle trennt ihn vom hellen Strand. Die Sonne brüht über dem Walde und zieht aus den harzigen Stämmen den feinen, *unbezahlbar* heilsamen, Kiefernharzduft, der sich mit dem reinen Hauche des Meeres mischt und eine Atmosphäre erzeugt, die allein schon se lohnend macht, in diesem Küstenstrich zu weilen.

Diese Heilquelle an gesunder Luft vereinigt ihren Segen mit dem des Seebades. Dass die ganz zeitgemäss eingerichtete Badeanstalt in Heubude wesentlich erweitert worden ist, dass die Herren und die Damen-Abteilung sowie das Familienbad Sauberkeit und Bequemlichkeit vereinigen, dass aussen vor dem Eingang ein Riesenthermometer dem Badegast schon von weitem die Wasserwärme nennt, ist selbstverständlich. Überall am Strande sind Sicherheitsvorkehrungen, Rettungsmittel und Aufsichtsstellen eingerichtet. Lustige Szenen sieht man im Freibad, das Tausenden Erquickung spendet und dabei durch die Weite des Strandes durchaus gestattet, sich stille Plätzchen zu sichern, wo man See- und Sonnenbäder geniessen kann in schönster Einsamkeit.

Zu diesen greifbaren Schätzen, die Heubude bietet, treten die Schönheiten seiner bseonderen Lage am baltischen Mer, die ihm Vorzüge verleihen, die es mit den anderen Danziger Seebädern teilt.

Wo kennt man im Süden die herrlichen, stimmungsgesättigten hellen Sommerabende mit ihren glutenden Sonnenuntergängen, die die Schaumkämme der Brandungswellen in wogende Rosenketten verwandeln?

Wer spät abends zur Zeit der hellen Nächte den schönen Strandweg von Heubude nach Weichselmünde entlang gewandert ist, wer den Westhimmel über den Olivaer und Zoppoter Waldhöhen in zarten Tinten zwischen kirschrot und smaragdgrün glühen und perlmutterglänzend leuchten sah, wer das entzückte Auge schweifen liess über die zart-seidig schimmernde Weite des Meeres, die das Farbenwunder des abendlichen Sommerhimmels spiegelte, wer im Osten orangerot den Mond heraufsteigen sah und eine schimmernde Goldbahn werfen sah, auf die violenblaue See, wer die Fischerboote hinaussegeln sah in diese traumhafte Schönheit und Lieder klingen hörte zudenen fernher eine Harmonika die Begleitung tönte, der vergisst diese Stunden der Andacht nicht, die seine Seele lösten vom Alltag, sie verzauberten und sie füllten mit einer Erhabenheit und Stimmungsfülle, deren mächtiger Eindruck sich nie verwischt.

Und diese Schönheitsfülle beschränkt sich nicht auf den Sommer, auch Frühling, Herbst, ja, selbst der Winter zeigen dieses wundervolle Gebiet der Erde voller Reize, die sich am prangendsten erschliessen in der Sommerzeit, die zugleich die eigentliche Badezeit ist.

Reiche Schönheiten bieten auch die Spaziergänge im Kiefernwalde mit seinen Inseln grüner Erlen, silberstämmiger Birken und mannigfacher Moorflora, von Seevögeln belebt. Kraniche ziehen in stolzem Fluge über den Wald, der im Quellberg bei Neufähr eine Höhe erreicht, von der eine unvergleichlich schöne Sicht über das Meer, das Vogelschutzgebiet der Messina-Insel und nach der anderen Seite auf die Weichsel und das Danziger Werder mit seinen Windmühlen holländischer Art und alten Kirchtürmen gegeben ist.

Eine Feststellung darf nicht unterlassen werden: Heubude ist mit Danzig durch eine Strassenbahnlinie verbunden, die in 25 Minuten den Besucher vom Danziger Hauptbahnhof an den Strand bringt.

Infolge seiner Nachtbarschaft zu Langfuhr und Neufahrwasser ist *Brösen* das vielfach bevorzugte Seebad. Es besitzt einen schönen Seesteg und erfreulich ausgebaute Gaststätten, einen wundervollen, neuerschlossenen Kurpark mit altem



Hotel-Kasyno w Copotach od strony morza

Baumbestand und anderes mehr, was der Geselligkeit und Unterhaltung der Badegäste dient, die über der Freude an der Natur das gesellschaftliche Vergnügen nicht missen mögen.

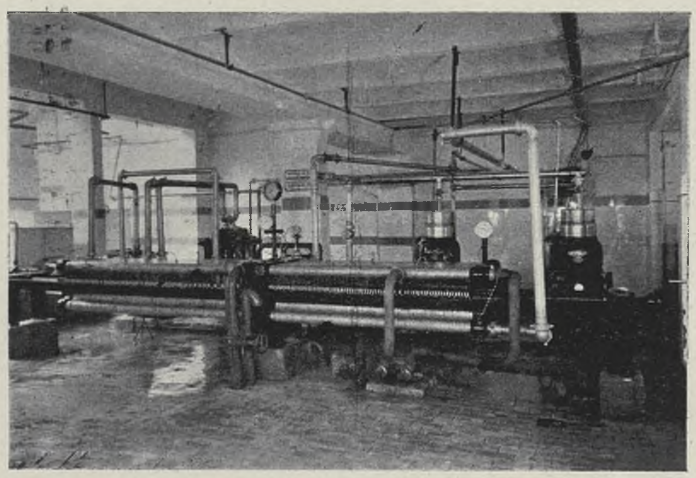
Sowohl durch einen neuen Strandweg wie durch eine Dampferverbindung über See ist von Brösen und Danzig aus *Glettkau* erreichbar, das zudem eine Strassenbahnlinie mit dem träumerischen Oliva verbindet. Auch hier ist ein Steg, sind moderne Badeanstalten. Die Sonnenanbeter kommen hier zu ihrem Recht, denn kein Wald hemmt dem Tagesgestirn die volle Wirkung. Glettkau hat seine Freundesschar, die ständig wächst. Auch von Zoppot aus wird es gern besucht von Vielen, die von dem bunten Leben des Weltbades ein wenig ausruhen wollen in tiefem Frieden.

Und dann: Zoppot! Man braucht nicht viel zu sagen über das Wesen dieser Stätte zwischenvölkischen Badelebens. Natur, Kunst und Sport vereinigen sich hier zum vollen Dreiklang. Die Waldoper, die Zoppot zu einer Wallfahrtsstätte der Wagnerfreunde hat werden lassen, die ansprechenden Kur- und Badeeinrichtungen, die Zopporter Sportwoche — das Kasino — sie haben schon lange Zoppots Ruf weithin verbreitet und befestigt. Mit ihm verbunden ist die Fülle bunten Lebens, das die Angehörigen vieler Völker zusammenführt und jenes interessante Gemisch bildet, das dem Fremden, der zum ersten Mal in diese Wunderwelt kommt, so ungemein reizvoll ist. Der Name Zoppot umschliesst für den, der es je erlebte, unermesslich viel: die See rauscht, Musik tönt, auf grünem Rasen jagen edle Pferde im Rennen, Segeljachten schweben wie riesige weisse Schmetterlinge auf dem Meer und gaukeln um den mächtigen Seesteg, der der grösste Europas ist und dessen Besuch allein schon einen unvergesslichen Genuss darbietet. Hotelpaläste, Vergnügungsstätten, Theater, Kunstausstellungen, Konzerte und vieles andere mehr vereinigen sich in Zoppot. Ja, sogar der Winter lässt die Statte sommerfrohen heiteren Lebensgenusses nicht ganz still: der Zppoter Karneval wird immer mehr zu einer glanzvollen, phantastisch bunten grossen Veranstaltung, die rheinische Faschingslust erfolgreich blühen lässt am Strande der Danziger Bucht inmitten des Kranzes der Danziger Seebäder. Tausende sind nicht müde geworden, immer erneut ihre freudige, oft ungläubig-staunende Überraschung zu bekunden über die unerwartete Schönheitsfülle der Danziger Seebäder.

Deshalb — Kommt nach Danzig! Da ist Schönheit und Erholung! Da ist Natur und Kunst! Da ist Meer und Wald und Sonne! Da webt der schönste Sommerzauber des Nordens!

M. L.

DIE DANZIGER MILCHCENTRALE





Seit der Reglementierung der Milchwirtschaft in der Freien Stadt Danzig ist die Tätigkeit der Danziger Milchzentrale für das Wirtschaftsleben Danzigs von besonderer Bedeutung. Die Milchzentrale wirkt als Zentralmolkerei, der allein die Versorgung der Stadt Danzig nebst Vororten mit Milch und Molkereiprodukten übertragen worden ist. Soweit die Milchanlieferung von Danziger Erzeugern zur Bewältigung dieser Aufgabe nicht ausreicht, führt die Zentrale die erforderlichen Mengen an Milch und Butter aufgrund der mit den polnischen Partnern abgeschlossenen Brancheabkommen aus Polen ein. Dadurch ist es möglich geworden, dass sich ein reibungsloser Warenaustausch zwischen Polen und Danzig entwickelt hat, der allen Beteiligten gerecht wird.

Eine besondere Danziger Spezialität sind die im Betriebe der Milchzentrale auf französische oder Limburger Art hergestellten Weichkäse, die unter der Marke „Badejunge“ vertrieben werden. Wer kennt nicht den Danziger Camembert, Fromage de Brie, Gervais, Romadour, Limburger oder auch den hochwertigen, besonders wohlschmeckenden Butterkäse unter der Bezeichnung „Schlaraffenland“? Alle diese Käsearten erfreuen sich auch in Polen, wohin sie — wie schon erwähnt — in Austausch gegen Milch und Butter geliefert werden, einer besonderen und steigenden Beliebtheit. Ihre Herstellung erfolgt in, besonders auch in hygienischer Beziehung, musterhaft eingerichteten Räumen nach den neusten Erfahrungen der Technik. Dadurch und aufgrund der langjährigen Erfahrungen bewährter Fachleute ist die Gewähr gegeben für eine hohe, stets gleichleibende Qualität.

Eines sehr guten Rufes erfreuen sich überall auch die Danziger Hartkäse wie Schweizer und Tilsiter. Auch diese Käsesorten sind in Polen gut bekannt und sehr beliebt. Ihre Herstellung erfolgt jedoch nicht in der Danziger Milchzentrale, sondern in den verschiedenen Käsereien der Danziger Weichselniederung. Diese Käsereien werden sämtlich von erfahrenen Fachleuten geleitet, die — oder deren Vorfahren — dort meistens seit Jahrzehnten ansässig sind. Auch verschiedene Schmelzkäsesorten werden im Gebiet der Danziger Weichselniederung hergestellt. Sie finden ebenfalls ihren Weg nach Polen und erfreuen sich dort eines besonderen guten Rufes.

TADEUSZ CIEŚLEWSKI JAKO GRAFIK

W gmachu Tow. Zachęty Sztuk Pięknych w r. b. została otwarta 6-ta wystawa zbiorowa prac Tadeusza Cieślewskiego.

Z okazji tej wystawy podajemy trzy reprodukcje drzeworytów T. Cieślewskiego i kilka słów o tym wysoce utalentowanym artyście, wizjonerze, budującym z elementów polskiej rzeczywistości własne wizje idei i rzeczy polskich.

„Tadeusz Cieślewski syn, urodził się 17 kwietnia 1895 r. w Warszawie z ojca Tadeusza, znanego artysty malarza, z matki Józefy z Almakiewiczów. W roku 1913 kończy szkołę realną E. Konopczyńskiego i w tym samym roku zapisuje się na Wydział Budownictwa Lądowego Lwowskiej Politechniki, ale już wkrótce przenosi się do Warszawy, gdzie początkowo studiuje na Politechnice, a później zapisuje się do klasy rzeźby prof. Wittiga w Szkole Sztuk Pięknych. W tym czasie T. Cieślewski rozwija dużą działalność społeczną i artystyczną. Należy do szeregu organizacyj studenckich, jest członkiem Straży Obywatelskiej, piastuje urząd członka Zarządu Związku Słuchaczów Architektury, należy do P. O. W., pisuje recenzje z wystaw do „Pro Arte et Studio", wygłasza w Auli Politechniki głośny odczyt p. t. „Od symbolu po przez Kształt ku Treści".

W roku 1917 wstępuje do klasy C. Szkoły Pchr. i już w roku następnym wymaszerowuje na front, gdzie po miesiącu zostaje mianowany ppor. Przebył front Ukraiński, Litewski, Białoruski, brał udział w obronie Lwowa, przeszedł całą kampanię bolszewicką — w czasie której zostaje odznaczony Krzyżem Walecznych.

Po skończonej wojnie zapisuje się na grafikę u prof. Skoczylasa i kończy ją w roku 1925. W roku 1924 wystawia swoją tekę p. n. „Dawne miasto", a w roku następnym za uzyskane stypendium Ministerstwa W. R. i O. P. wyjeżdża na studia do Francji. W roku 1926 organizuje swoją drugą wystawę własną w Paryżu. Po powrocie do kraju zostaje powołany na sekretarza Związku Grafików, jest jednym z członków założycieli „Rytu", którego w r. 1937 zostaje prezesem.

W roku 1929 wydaje tekę p. t. „Zamość", a później album „Warszawa". W roku 1936 grupa młodych grafików zaprasza go na organizatora i prezesa („Czerń i Biel"). Bierze udział w licznych wystawach w kraju i za granicą, na których zdobywa szereg odznaczeń i nagród. W roku 1933 organizuje trzecią wystawę własną, tak, że obecna wystawa jest jego szóstą wystawą zbiorową."



T. Cieślewski syn — *Gwiazda Morza w Swarzewie*



T. Cieślewski syn — *„Polska leży nad morzem"*

RADOSŁAW KRAJEWSKI:

LIGA NARODÓW

Liga Narodów, tak wyszydzana
poprzez bezmyślną gawiedź w Europie,
torturowana — jedna, wielka rana —
ta Liga Słaba, mdlejąca, złamana,
ta Liga nie chce, by we krwi potopie
znów ginął ród człowieczy,
i temu, co pod Europą dół kopie,
zagrabił Etiopię,
ostatkiem sił przeczy, przeczy, przeczy.

Więc
krasnożółtych haseł czarem
Ktoś judzi w hiszpańskim Marokko,
w Minorce, Ceucie własną bazę czyni
i tam, tam nad Gibraltarem,
gdzie droga morska do Abisynii,
nieci krwi rozlew wysoko, szeroko.

Więc
w Palestynie Ktoś rozpętał swary,
z prasy arabskiej, z radiostacji w Bari
słowami szału, zawiści, okłamu,
od Syrii aż po Baleary
Ktoś w wojnę woła narody Islamu.

Więc
Rzeszę pruską Ktoś pobudza,
dodaje otuchy:
Burz istniejący Ład,
bo kruchy,
bierz ziemię, bo cudza,
stal zmotoryzowanych kadr,
gazów chlorowych podmuchy
złamną opór bezruchych,
słowiańskich chat.

Więc, więc, więc
ów Ktoś, jak wąż biblijny płezie,
leci, jak chmara wężowłosych jędz —
— swary pożary, rzezie,
by były przez Ligę Narodów chwalone,
wcwał nad ludzkość niesione
do najwyższych chwal
ślepe moce martwych ciał,
bezprawie, gwałt.

Ligo, nadchodzą przestraszliwe lata,
gój swój kręgosłup, mlecz.
Dla poskromienia rozbójniczych watah
Polska — a „Polska to jest wielka rzecz" —
chciała, o Ligo, dać lotnictwo świata*)
pod twe rozkazy, dać ci skrzydła, miecz.
Już, już przebłyska
ta chwila bliska,
że miecz, skrzydlista
Ligo, uzyskasz,
jak Chorbachutet będziesz skrzydlata,
lub miast iść naprzód ludzkość pójdzie wstecz,
— jeśli w tej dosiej Ziemi z Niebem grze
nikt temu Komuś nie wytłomaczy,
że czyni źle,
że winien czynić inaczej.

---

*) Minister Zaleski na plenum Ligi Narodów w 1931 r. postawił wniosek, platoniczny, by państwa należące do Ligi Narodów dawały do jej rozporządzenia lotnictwo, jako egzekutywę stojącą na straży uchwał Ligi.



RADOSŁAW KRAJEWSKI:

PODZIAŁ ŚWIATA NA DWA FRONTY MORSKIE

(ŚWIATOWA POLITYKA WRZESIEŃ — PAŹDZIERNIK)

Jeżeli spojrzymy na całokształt interesów, dążeń różnorakich spółczesnych państw tej i tamtej półkuli globu ziemskiego, to państwa te zaczynają się formować we dwa coraz bardziej wyraźnie fronty.

Ponieważ tak w jednym jak i w drugim froncie decydujące znaczenie na układ stosunków w sferze politycznej i gospodarczej posiadają mocarstwa morskie, tedy fronty owe we swym ogólnym charakterze są nadewszystko *frontami morskimi.*

Dla układu stosunków światowych, naprzykład dla wojny w Hiszpanii, wojny chińsko - japońskiej jest prawie bez znaczenia to, czy któreś z państw lądowych ściśle (Węgry, Afganistan, Czechosłowacja) opowie się za tą waleczną stroną lub za inną, rozstrzygające jednak znaczenie ma stanowisko tego lub innego mocarstwa, posiadającego silną flotę wojenną, panowanie nad wiodącymi do walczących państw drogami morskimi.

Niektóre narody względnie rządzący nimi dyktatorzy, niezadowoleni są z obecnego stanu rzeczy i pragną dla rozszerzenia swego władztwa obecny prawny stan zburzyć.

A że burzenie to nie zawsze da się przeprowadzić bez rozlewu krwi, jak naprzykład dozbrojenie Niemiec, zajęcie Mandżurii, staje się tedy w ich pojęciu koniecznością burzenie tego stanu rzeczy za pomocą wzniecania walnych rokoszów, zbrojnych podjazdów, faktów dokonanych, zamachów i t. p.

Stąd też coraz wyraźniej zaczynają się zarysowywać dwa fronty: front gwałtu i napaści i front zasady moralnej i obrony.

TWORZENIE FRONTU NAPAŚCI.

Niemcy, Japonia i Włosi coraz więcej mają wspólnych interesów.

Dawne Niemcy wywołały wojnę światową i zostały niby przez światową ekspedycję karną, przez porozumienie państw z nimi walczących skazane na pazbawienie ich kolonii, terytoriów wschodnich i zachodnich, na ograniczenie floty wojennej i armii, na zapłacenie kontrybucji.

Nowe Niemcy uczyniły rewolucję, nie chcą przyjąć odpowiedzialności za rządy swych poprzedników, nie płacą kontrybucji, budują silną flotę wojenną, tworzą wielką armię, domagają się kolonii.

Coraz częściej spotykamy w Niemczech głosy ludzi, pragnących nie tylko restytuowania takich Niemiec, jakie były przed wojną światową, ale *Niemiec posiadających hegemonię w Europie.*

OŚ RZYM — BERLIN



„Miroir du Mond"

Benito Mussolini podczas swej wizyty u kanclerza A. Hitlera wita przechodzące formacje wojska niemieckiego

Królestwo Włoskie po przebyciu niby choroby „czerwonki" marksistowskiej, wpadło w inną ostateczność, dąży do odbudowania w XX wieku czegoś w rodzaju imperium romanum.

Królestwo to po napaści zbrojnej na Abisynię i zagarnięciu jej gwałtem przemianowało się na cesarstwo, dąży do utrwalenia swej władzy na morzu Śródziemnym.

Coraz częściej wśród Włochów dają się wyczuwać dążenia do opanowania zbrojnie m. Śródziemnego, kanału Suezkiego, Egiptu ,do utworzenia, przy głośnej pomocy podburzonej rzeszy wyznawców Islamu i cichej pomocy Niemiec i Japonii, wielkiego cesarstwa obejmującego wraz z Suezkim kanałem *całą wschodnią Afrykę.*

Japoński mikado z armią i wielkim przemysłem Japonii zapragnął szerokich granic dla swego państwa, laurów dla rycerskich samurajów, rozległych rynków zbytu dla przemysłu japońskiego, żyznych terenów kolonizacyjnych dla proletariatu japońskiego.

Znowu poczęła Japonia czynić zabory na zachód. Oderwała od republik sowieckich Mandżurię i uczyniła z niej uległe Japonii państwo Mandżuko. Miała zamiar do Uralu parcelować całą Syberię.

Zaniechała tego ryzykownego planu na razie. Skierowała swe wojska na bardziej południowe i urodzajne tereny, bogate w węgiel, naftę, rudę żelazną, w plantacje bawełny, na pięć prowincji Chin Północnych.

Coraz częściej wśród ideologów japońskich dają się słyszeć upragnienia opanowania przez Japonię całych Chin i wyrzucenia z nich zupełnie białej rasy, jej koncesji, faktorii, plantacji, ogarnięcia wysp Filipińskich i Australii z południowymi wyspami, a po tym Indii Holenderskich i Syberii.

Jakby dla zamazania linii demarkacyjnej międz-- frontem napaści i frontem obrony już 5 lat temu Mussolini zaproponował *pakt czterech,* to znaczy Anglii, Francji, Niemiec i Włochów, czyli utworzenie związku czterech państw, które jako najsilniejsze rządziłyby w Europie, jak u siebie.

Oczywiście największe korzyści z tego paktu miałyby Włochy i Niemcy, otrzymując wolną rękę na wschód.

Francja i Anglia boją się nieobliczalnej w następstwach hegemonii niemieckiej w Europie, z nieufnością odnoszą się do coraz to nowych i bardziej agresywnych planów Italii i dlatego nie zgodzą się na pakt czterech, który podczas wizyty Mussoliniego w Berlinie jest obecnie nadal jednym z punktów programu Mussolini-Hitler, osi Rzym — Berlin.

POMNIK WE FRANCJI KU CZCI AMERYKANÓW



P. A. T.

Na drodze do Wersalu odbyło się uroczyste poświęcenie pomnika ku czci żołnierzy amerykańskich, poległych w czasie wojny światowej na ziemi francuskiej. W uroczystości tej wzięła udział liczna delegacja Legionu Amerykańskiego. Na zdjęciu naszym słynny generał amerykański Pershing, szef delegacji amerykańkiej na uroczystość poświęcenia pomnika udaje się w towarzystwie Marszałka Francji Petain'a na teren uroczystości.

UROCZYSTOŚCI W BUŁGARII



„Sphere"

Król bułgarski Borys obchodzi 19-lecia wstąpienia na tron. Ludność wita króla owacyjnie kwiatami.

Niemcy, Japonia i Włosi coraz więcej mają wspólnych interesów, dzięki temu, że kierunek ekspansji każdego z tych państw nie krzyżuje się wyraźnie z kierunkiem innego i dzięki temu, że zaborczości tych państw wszystkich przeciwstawiają się zainteresowane państwa na czele z Anglią (Liga Narodów) i reszta państw świata (Liga 23 państw amerykańskich), które ze względu na utrwalanie zasady moralnej, zasady ładu i praworządności u siebie wolą popierać państwa pokoju i ewolucji, niż państwa gwałtu, awantury, nieobliczalności.

TWORZENIE FRONTU OBRONY.

Nikt z ludzi światłych, z ludzi postępu nie chce rozlewu krwi ludzkiej dla rozlewu tej krwi. Rozstrzyganie konfliktów międzynarodowych za pomocą armat każdy z dostojnych ludzi postępu uważa za wstecznictwo, masowe rzezie ludzkie zwane wojną — za jedną z największych plag ludzkości.

Ale każdy ze światłych mężów stanu, każdy premier rządu poczyna uświadamiać sobie, że narasta coraz większe niebezpieczeństwo, coraz większa możliwość pogrążenia Europy i całego cywilizowanego świata w potopie krwi, w chaosie, i że temu zawczasu należy zapobiegać.

To też zainteresowane państwa poczęły organizować u siebie obronę:

1) poczęły się zbroić,

2) tworzyć porozumienia.

W odpowiedzi na zbrojenia Niemiec, zbrojenia olbrzymie, które wynoszą obecnie w stanie pokoju 1.250.000 ludzi pod bronią, 2000 czołgów lekkich i ciężkich 70 tonnowych, 2200 samolotów, w czym 1200 bombardujących, przeszło pół miliona ton marynarki wojennej, wzmocnione fortece i linie blokhausów granicy wschodniej i zachodniej.

W odpowiedzi na zbrojenia Japonii lądowe a jeszcze bardziej morskie pragnące dorównać swymi rozmiarami sile morskiej Anglii.

W odpowiedzi na zbrojenia Włoch, zbroją się inne mocarstwa morskie.

Anglia 12 lutego r. b. uchwaliła na swe dozbrojenie 1.400.000 funtów, t. j. przeszło 36 miliardów złotych, czyli za 5 lat flota Anglii będzie znów najpotężniejsza w świecie, w końcu r.b. będzie miała Anglia 2000 samolotów wojennych, prócz tego w koloniach 265 i na okrętach przeszło 200.

Francja r.b. uchwaliła dodatkowe kredyty na uzupełnienie zbrojeń w sumie 19 miliardów franków, zwłaszcza dla utworzenia dywizji zmotoryzowanych i pasa fortyfikacji wzdłuż granicy francuskiej.

Sowiety, posiadające około 5000 samolotów, w tym około 2000 bombardujących, armię w stanie pokoju 1.500.000 żołnierzy, 5500 czołgów, jęły rozbudowywać swe siły i armię do 3 milionów żołnierzy w czasie pokoju, lotnictwo do 15 tys. aparatów, fortyfikować silnie granicę zachodnią, tworzyć dla swej floty wojennej bazę w Murmańsku, by stąd mogła niekrępowana wychodzić na Atlantyk i Pacyfik.

Stany Zjednoczone przez usta swego prezydenta Roosevelta wypowiedziały się przeciw dotychczasowej ich izolacji, postanowiły zbroić się i przeciwdziałać tym plagom wojny.

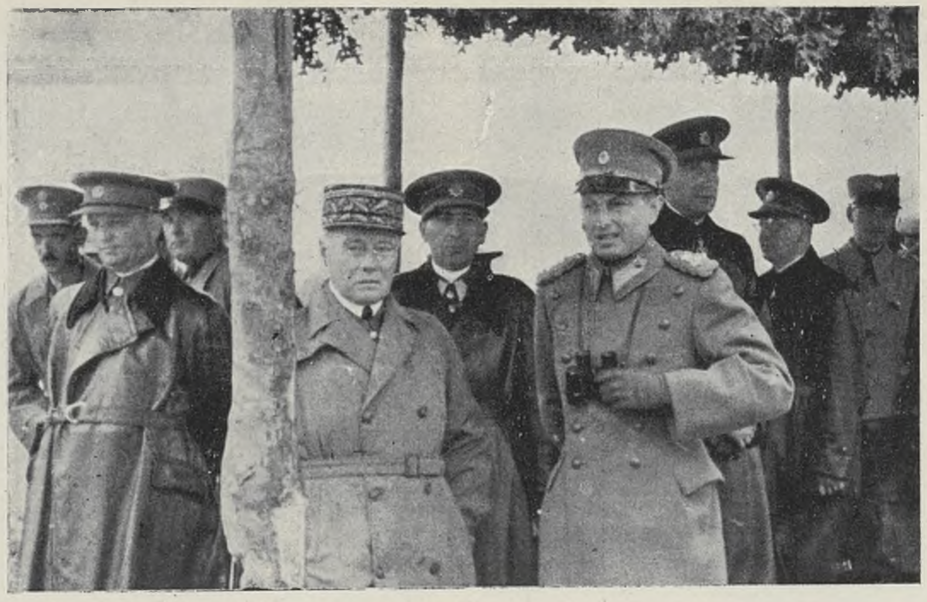
I poczęły zainteresowane państwa tworzyć porozumienia:

Zacieśniły się stosunki angielsko - francuskie, współdziałanie tych dwóch państw staje coraz bardziej wyraziste w sferze:

1) ideowej — obrona zasad demokracji, wolności obywatelskiej,

2) politycznej — współdziałanie na terenie Ligi Narodów, w stosunku do Niemiec i Włoch, w wojnie hiszpańskiej i ewentualnie w chińsko - japońskiej.

3) wojskowej — wspólne obrady szefów sztabów.



P. A. T.

Gen. Gamelin, naczelny wódz armii francuskiej na manewrach w Jugosławii. Obok regent Jugosławii ks. Paweł.

Z WOJNY JAPOŃSKO-CHIŃSKIEJ



„L' Illustrazione Italiana"

Wojska japońskie posuwające się naprzód w Chinach Północnych.



„Illust. London News"

Naczelny dowódca armii chińskiej Chiang-Kai-Szek ze swą żoną.

Zacieśniają się stosunki polityczne Francji z Małą Ententą, Polską, Austrią, Węgrami, Sowietami.

Zacieśniają się stosunki polityczne po podpisaniu w r. b. traktatu handlowego i tajnych układów między Anglią i Stanami Zjednoczonymi Ameryki Północnej, między Ligą Narodów i Ligą 23 państw amerykańskich — gdzie przewodniczącym jest prezydent Roosevelt.

Patrząc na te dozbrajania się mniejszych i większych państw, na nowe stosunki polityczne, możemy stwierdzić, że naprzeciw zarysowującego się *frontu napaści* zarysowywuje się coraz wyraźniej *front obrony*.

Ten front obrony nie mógł zapobiec ani aneksji Mandżurii, ani aneksji Abisynii, ale front ten dozbraja się, konsoliduje i jego wystąpienia obronne stają się coraz bardziej wyraźne.

KONFLIKT DWÓCH FRONTÓW MORSKICH NAD PACYFIKIEM.

Japonia bez wypowiedzenia wojny pchnęła swoje wojska do Chin północnych (niby ekspedycja karna za jakieś chińskie przekroczenia), ludność cywilną miast, bombarduje z samolotów, niszczy gmachy miejskie bombami, wznieca liczne pożary, i zajmując zniszczone miasta posuwa się szybko naprzód na południe, zagarniając wielkie obszary tak zwanych Chin Północnych, czyli 5 chińskich prowincji: Szantung, Hopei, Szansi, Czahar i Suijnan, posiadających 78 milionów ludności i zajmujących razem 680.000 kilomertów kwadratowych.

Odważna, ale słabo uzbrojona armia chińska, niezorganizowana jeszcze dostatecznie na stopę wojenną, mimo stawiania silnego oporu japończykom, musi się cofać wciągając przeciwnika w głąb olbrzymich przestrzeni. Miasto portowe Szanghai, posiadające całe dzielnice europejskie i zamieszkane w znacznym stopniu przez europejczyków, dotychczas stawia silny opór.

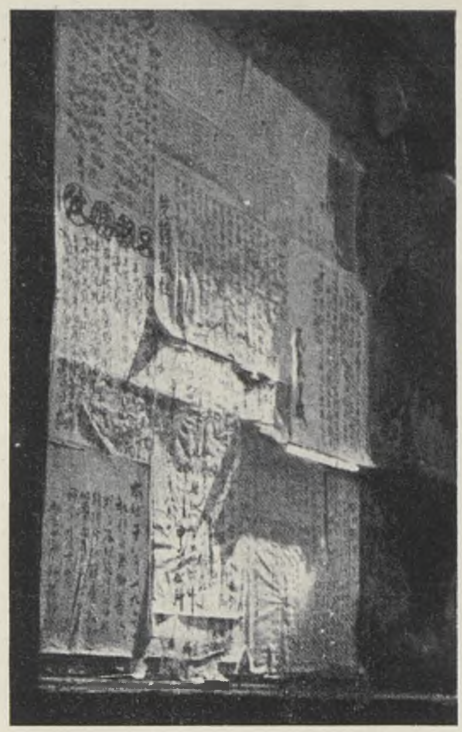
Niemcy i Włosi do japońskich poczynań ustosunkowali się jak najprzychylniej.

Zwycięstwo Japonii w Azji — to prawie pół zwycięstwa Niemiec i Włoch w Europie.

Państwa frontu pokoju na terenie Ligi Narodów, Genewy starały się zażegnać konflikt japońsko-chiński. Wysiłki te okazały się daremne, a niebezpieczeństwo japońskie w Azji coraz bardziej groźne.

Stąd też państwa frontu pokoju jęły pomagać Chinom na razie moralnie i nieoficjalnie. Jedna z republik sowieckich autonomiczna Mongolia posiadająca na wzór sowiecki rzędnie wyekwipowaną armię wystąpiła przeciw Japonii samodzielnie, nie angażując w to Związku Sowieckiego, który niezależnie od tego pomaga Chińczykom dostarczaniem swej broni, samolotów bombardujących i instruktorów, a sam tworzy nowe wybory do swych władz naczelnych, przy czym pragnie przekonać się o stopniu spoistości swego państwa.

Należy się spodziewać, że pomoc Anglii, Francji i Stanów Zjednoczonych dla



„L' Illustr. Italiana"

Japońskie odezwy nawołujące do wojny.

Chin będzie coraz bardziej jawna, wydatna i że niezadługo przejawi się w postaci blokady Japonii.

Zanim jednak będą mogły to uczynić państwa europejskie będą musiały zażegnać lub zlokalizować konflikty na morzu Śródziemnym, na którym istnieją właściwie dwa konflikty: wschodni — hiszpański i zachodni — włosko - angielski.

KONFLIKT DWÓCH FRONTÓW MORSKICH NA ZACHODZIE MORZA ŚRÓDZIEMNEGO — HISZPANIA.

Po abdykacji króla rządy w Hiszpanii stawały się coraz bardziej lewe, coraz bardziej uległe wpływom Kominternu,

Z WOJNY CHIŃSKO-JAPOŃSKIEJ.



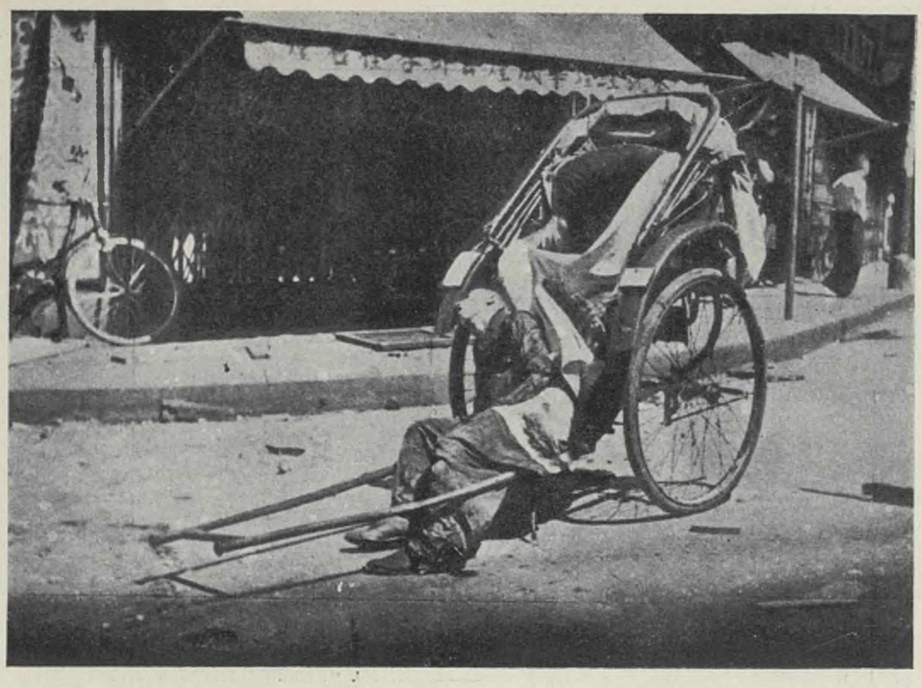
„Sphere"

Angielscy żołnierze podczas obrony koncesji angielskich w Szanghaju urozmaicają sobie pobyt grą w „mah jongg'a".



„The Illustr. London"

Fragment zburzonego Kantonu przez nalot samolotów japońskich.



„Weekly Illustrated"

Ulica miasta chińskiego po nalocie bombardujących samolotów japońskich.

doszło do tego, że przerażająca część ludności te napół komunistyczne rządy traktowała z coraz większą niechęcią.

Z nastrojów tych skorzystały Włochy, pragnące wzmocnić swoje wpływy na m. Śródziemnym, uniezależnić od Anglii swój dostęp do Abisynii, czy to przez kanał Suezki czy to przez Gibraltar.

Zrobienie powstania w Egipcie, opanowanie Suezu nie udało się Włochom. Może uda się opanowanie Gibraltaru? Co Włochom po Abisynii, jeśli nad drogami do niej panują Anglicy?

Popierany czynnie, subsydiowany przez Włochów gen. Franco zorganizował pocichu w Marokko hiszpańskim legiony narodowe i nie natrafiając na poważniejszy opór opanował więcej, niż połowę terytorium Hiszpanii, tereny leżące dokoła Gibraltaru. W międzyczasie, żeby mieć swe wpływy i na tyłach Francji, poczęły Niemcy w ślad za Włochami posyłać swoje wojska w charakterze ochotników na pomoc gen. Franco.

Ale opór armii hiszpańskiej rządowej o barwach czerwonych począł się stawać coraz większy, ba! szereg bitew wygrali „czerwoni" i Madrytu nie oddali dotychczas, dzięki wydatnej pomocy w sprzęcie wojennym, kredytach i ochotnikach Związku Sowieckiego i Francji.

Napływ „ochotników" ze strony obydwóch frontów na teren Hiszpanii stawał się coraz liczniejszy, flota włoska, dwieście samolotów włoskich zajęła wyspę Majorkę, doszło do tego, że mogła na terenie Hiszpanii wybuchnąć wojna światowa.

Tego nie pragną jeszcze Niemcy i Włosi: opanowali porty hiszpańskie na m. Śródziemnym, ufortyfikowali tak wybrzeża m. Śródziemnego przy Gibraltarze, by ich działa panowały nad przejściem przez Gibraltar, i zgodzili się na utworzenie komitetu nieinterwencji państw europejskich morskich (Anglia, Francja, Włochy), którego zadaniem jest niedopuszczanie dowozu broni do Hiszpanii, i na stopniowe wycofywanie „ochotników".

Sprawa hiszpańska jest nadal groźna dla pokoju, ale nie do tego stopnia, by na tym niewygodnym dla Włochów terenie miała wybuchnąć wojna światowa.

Mussolini — Hitler proponują rozważanie sprawy hiszpańskiej znów za pomocą starego „paktu czterech".

KONFLIKT DWÓCH FRONTÓW MORSKICH NA WSCHODZIE M. ŚRÓDZIEMNEGO — PALESTYNA — SUEZ — ISLAM.

Nieuznanie dotychczas podboju Abisynii przez „front pokoju", chęć opanowania kanału Suezkiego pcha Włochy do czynienia Anglii coraz to nowych wstrętów, do rzucania ognia między drewniane sioła arabskie, między palne materiały.

I tak:

1) Na wyspie Majorce skoncentrowały Włochy 200 samolotów.

2) Nad granicę egipską w końcu paź-

ZAWIĄZEK PAŃSTWA ŻYDOWSKIEGO NISZCZONY PRZEZ ARABÓW I PRZEZ PRĄDY Z POZA FRONTU POKOJU.



„Berliner Illustrierte Zeitung"

Angielski plan podziału Palestyny: teren kratkowany — państwo żydowskie, teren liniowany faliście — państwo arabskie, teren biały — mandat brytyjski.



„L' Illustr. Italiana"

Wielki mufti Jerozolimy effendi Husseini, złożony z urzędu przez władze angielskie organizuje rokosz Islamu przy poparciu Włoch.



„Sphere"

Ex-król hiszpański Alfons szuka drobnych przy wsiadaniu do tramwaju.



„The Sphere"

Były król Anglii ks. Windsor zwiedza Berlin.

dziernika r. b. wysłały 35.000 żołnierzy.

3) Mowy Mussoliniego śród arabów kreowały go na obrońcę islamu.

4) Włosi zwołali panarabski kongres w Bludanie. Radiowa stacja nadawcza włoska w Bari stale rzuca w świat arabski w języku arabskim podburzające mowy przeciw Anglii.

5) W Palestynie agenci włoscy podsycają wrzenie, powstanie, organizowali napady na Żydów i anglików, dostarczali broń. Dziś („Figaro" z dn. 19.10) arabowie posiadają już własne czołgi i artylerię przeciwlotniczą.

6) Wielki mufti Jerozolimy effendi Husseini, uciekając przed sprawiedliwością angielską otrzymał zaproszenie przez Mussoliniego na teren Włoch. Ów mufti z grupą swych wpływowych wyznawców wzywa cały islam do świętej wojny z Anglią.

7) Włoska akademia wojskowa w Bagdadzie funkcjonuje od dwóch lat.

8) Wysłaniec faszyzmu przekonywuje króla Iraku o korzyściach z napaści na chronionego przez Anglię Emira Transjordanii.

Przeciw tym napozór błahym wyczynom, które mogą wywołać „pożar borów i ludzi" wcale niebłahy, Anglia zdecydowała się wystąpić na terenie własnym z całą surowością (do wojny jeszcze nie gotowa).

Zarządzenie brytyjskie wprowadzono zupełnie nieoczekiwanie. Jerozolima znalazła się w obliczu surowych zakazów. Liczni przywódcy arabscy zostali uwięzieni i natychmiast ich deportowano. Naczelny komitet arabski został rozwiązany i uznany za organizację nielegalną. Przewódcę rewolty arabskiej, Wielkiego Muftiego Jerozolimy pozbawiono urzędu. Wprowadzono surową cenzurę. Telefony poddano ścisłej kontroli, a ulice są obstawione policją.

Granice Palestyny strzeżone są przez wojsko. Zarządzenia administracji brytyjskiej podano do publicznej wiadomości w następującym oficjalnym komunikacie, który został rozplakatowany w Jerozolimie:

— Rząd palestyński jest głęboko zaniepokojony istnieniem zorganizowanej kampanii terroru i zabójstw, skierowanej przeciw poszczególnym osobom w Palestynie. W ciągu ostatnich 4 miesięcy kampania ta wzmogła się na sile. Podjęte obecnie zarządzenia są bezpośrednim wynikiem tej kampanii moredrstw. Dn. 13 czerwca dokonano zamachu na życie inspektora generalnego policji palestyńskiej Speizera. Potem nastąpił szereg zabójstw zarówno Arabów jak i Żydów, przy czym kulminacyjnym punktem było podstępne zamordowanie dn. 26 września komisarza rządowego okręgu Galilei Andrewsa oraz policjanta brytyjskiego Mac Ewan'a.

Na mocy uprawnień, jakie pełniący obowiązki szefa administracji posiada na podstawie przepisów dekretu rządowego z r. 1937 — naczelny komitet arabski oraz wszystkie lokalne komitety narodowe w Palestynie uznane zostały za stowarzyszenia nielegalne".

Ogłoszenie wojny świętej przez azjatyckich i afrykańskich arabów może mieć b. poważne następstwa dla Anglii. Anglia winna to niezwłocznie, zdecydowanie zażegnać. To nie tylko jej sprawa, ale sprawa całego frontu pokoju, w którym jest i Polska.



„Die Woche"

Nowozbudowana flotylla łodzi podwodnych w Niemczech nazwana „Lohs" od nazwiska zasłużonego mary narza z wojny światowej.

GOSPODARCZA EKSPANSJA JAPONII W CHINACH PÓŁNOCNYCH

W ostatnich latach dochody z ceł za wwóz towarów skarbu chińskiego znacznie zmniejszyły się skutkiem tego, że towary japońskie masowo przenikały przez „zieloną“ granicę czyli bez cła.

Opór władz chińskich był niszczony siłą, fizyczną dywersantów japońskich i agitacją japońską, zdążającą do utworzenia z północnych Chin autonomicznych państw tudzień znacznymi kapitałami japońskimi, inwestowanymi w różne przedsiębiorstwa w Chinach północnych, pozyskującemi dla celów chińskich miejscową ludność.

Oddawna japońskie apetyty zwiększały się ale i na północne Chiny nie tylko jako na rynek zbytu, ale i na uzyskanie możliwie bezpośredniego dostępu do surowców chińskich, w które obfitują Chiny Północne, a więc: do węgla, rudy żelaznej, nafty a głównie do plantacji bawełny, której Japonia ze względu na surowszy klimat nie oprawia, sprowadza we wielkich ilościach z zagranicy.

Dane cyfrowe o pięciu prowincjach Chin północnych podaje W. G. D. („Gazeta Polska“ 18.1037), co przytaczamy w streszczeniu:

„Tocząca się obecnie w Chinach wojna wybuchła, jak wiadomo, na tle zatargu o ekspansję polityczną i gospodarczą Japonii w Chinach Północnych, to znaczy w prowincjach, położonych na północ od rzeki Żółtej (Hoang Ho), mianowicie: Szantung, Hopei, Szansi, Czahar i Suijuań. Ostatnie dwie prowincje należą właściwie do Mongolii Wewnętrznej. Pierwsze 3 prowincje, są tak rozległe i tak gęsto zaludnione, że każda z nich mogłaby utworzyć całe państwo. Dwie ostatnie prowincje są równie obszerne, lecz posiadają znacznie mniej mieszkańców. Ogólny obszar wszystkich 5 prowincji wynosi ok. 680.00 km. kwadratowych, liczba zaś ludności przeszło 77,800.000 mieszkańców, z których na Szantung przypada 30,5 miliona, na Hopei — 31 milionów, na Szansi — 12,200,000, na Szahar — 2 mil., i na Suijuań — 2,100.000.

Tak za dawnych czasów, jak i obecnie, Chiny Północne tworzyły odrębną pod względem geograficznym i administracyjnym od Chin środkowych i południowych jednostkę. Kulturalnymi i gospodarczymi ośrodkami Chin Północnych są prowincje Szantung i Hopei. W tej ostatniej prowincji znajdują się tak wielkie miasta jak Pekin, dawna stolica cesarstwa Chińskiego, i Tien-Tsin, liczące każde milionową ludność, i stanowiące poważne ośrodki polityczne, kulturalne, handlowe i przemysłowe.

Jeżeli prowincje mongolskie interesują Japonię ze względów przeważnie politycznych i strategicznych, to pozostałe trzy prowincje stanowią dla niej niewyczerpane źródło surowców oraz nader chłonny rynek zbytu dla wyrobów przemysłowych. Jak wiadomo, Japonia prowadzi po wielkiej wojnie zaciętą walkę o rynki światowe, rywalizując przy tym z największymi potęgami gospodarczymi świata, jak Anglią i Stanami Zjednoczonymi Ameryki. Rynków tych przemysł japoński poszukuje nie tylko w Azji wschodniej i w ogóle w krajach Dalekiego Wschodu, lecz w Afryce, na Bliskim Wschodzie i nawet w Europie. Rynki zbytu bowiem stanowią dla Japonii zagadnienie życia i śmierci. Celem ułatwienia sobie ekspansji w krajach sąsiednich, a zwłaszcza w Chinach Północnych, przemysł japoński inwestuje również znaczne kapitały, lokując je w różnych przedsiębiorstwach gospodarczych i finansowych.

Poza Japonią wielkie interesy posiadają w Chinach północnych, już od przeszło 50 lat, i inne mocarstwa, przede wszystkim zaś Anglia, Niemcy, Francja, Belgia, Stany Zjednoczone Ameryki i t. d. Udział kapitałów tych krajów jest największy w kolejnictwie, w kopalniach węgla i fabrykach włókienniczych.

Poza inwestycjami przemysłowymi Japonia prowadzi z Chinami Północnymi rozległy handel, który się odbywa przeważnie przez dwa porty: Tien-Tsin i Tsingtau. Ogólny udział handlu japońskiego w prowincjach północnych wynosi zwykle około 42 — 45 procent całego obrotu zagranicznego. Po incydencie zaś mandżurskim i zapoczątkowaniu antyjapońskiego bojkotu gospodarczego w całych Chinach, udział ten spadł do 34 procent. Co do wartości eksportu japońskiego do Chin Północncych, wyraża się ona w sumie od 32 do 35 milionów juanów rocznie. (Juan — dolar chiński — równa się 1 szylingowi 2 pensom).

Bojkot, o którym mowa powyżej, stanowił mianowicie w ostatnich latach główną przyczyną stałych zatargów pomiędzy Japonią i Chinami. Dążąc do zlikwidowania tego bojkotu, Japonia poczyniła, zwłaszcza od dwóch lat, szereg posunięć politycznych i wojskowych, aby zabezpieczyć w Chinach Północnych ład i porządek. W tym celu popierała ona *ruch autonomiczny*, powstały w tej części Chin. Wykorzystano przy tym niezadowolenie wywołane ostatnią reformą walutową, przeprowadzoną przez rząd nankiński, który poszedł za wskazówkami doradcy finansowego rządu brytyjskiego Sir Fredericka Leith-Rossa. Reforma, jak wiadomo, doprowadziła do zmonopolizowania w rękach rządu całego srebra w kraju oraz do wycofania z obiegu monety srebrnej.

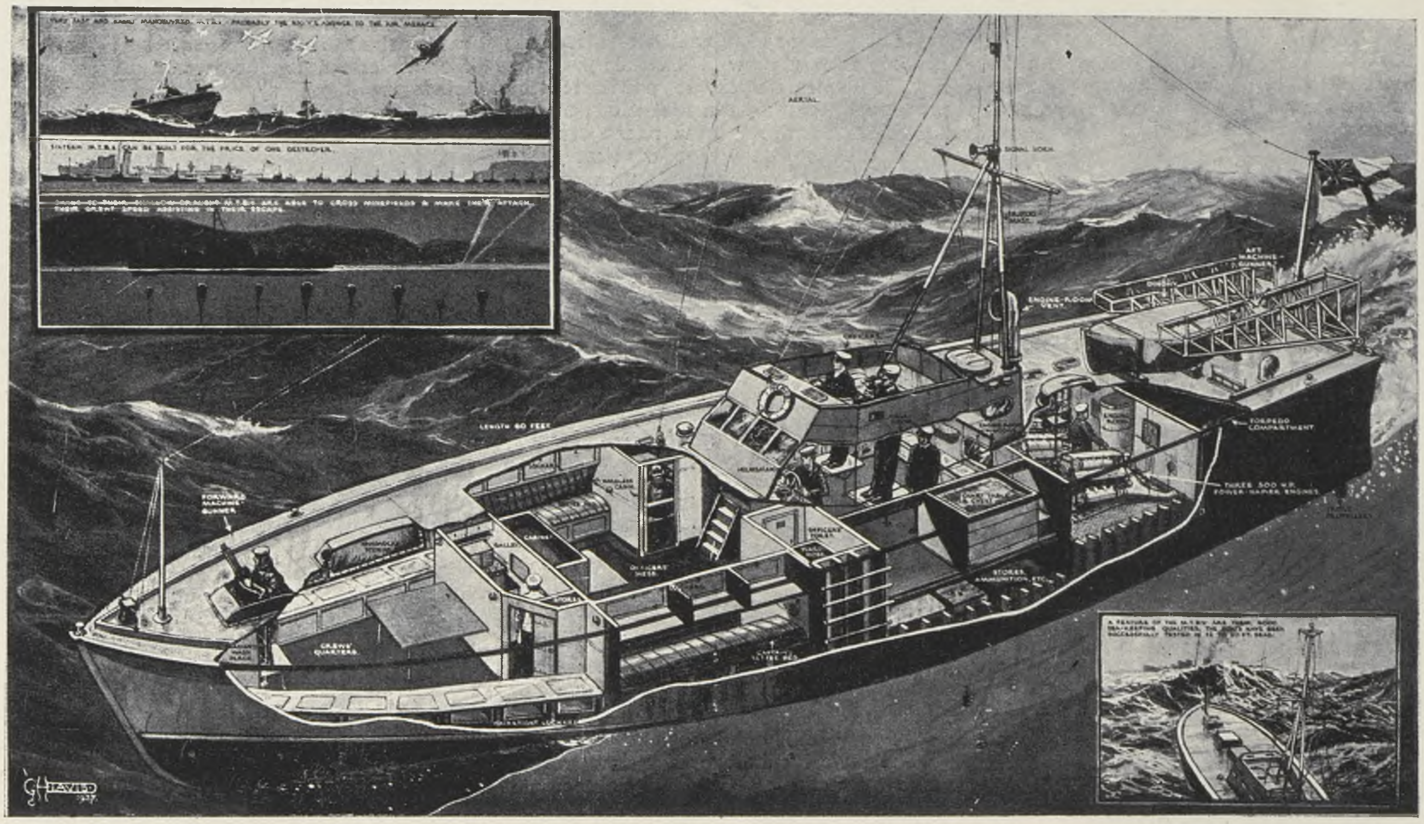
Wracając do ekspansji przemysłowej Japonii w Chinach Północnych, musimy zaznaczyć przede wszystkim, że rejon powyższy posiada poważne zapasy surowcowe.

Szczególnie wielkie mają był *pokłady węgla*. Zresztą bogactwa węglowe Chin Północnych nie są jeszcze zbadane w sposób wystarczający. Prowincjami, posiadającymi największe zasoby węgla, są Hopei, Szantung i zwłaszcza Szansi. Produkcja Chin Północnych zaspakaja m. in. prawie całe zapotrzebowanie Chin. W kopalniach węglowych zatrudnionych jest obecnie około 175.000 robotników.

Poza tym obliczono, że Chiny Północne posiadają wielkie pokłady *rudy żelaznej*, wynoszące około 180 miln. ton (całe Chiny posiadają około 380 miln. ton). W tym przypada na prowincję Hopei 41 milionów ton, na prowincję Szantung — 14 milionów, na prowincję Szansi — 30 milionów, na prowincję Czahar — 90 milionów i na prowincję Suijuań — 10 milionów ton.

Prowincje te produkują również inne surowce mineralne, roślinne i zwierzęce, jak *naftę, sól, skóry* i w szczególności wełnę i bawełnę, oraz zboża i ryż (55 procent całej pszenicy chińskiej, 88 procent ryżu, *92 procent wełny i 60 procent bawełny)*. Uprawa tej ostatniej przedstawia dla Japonii większe jeszcze znaczenie, aniżeli produkcja innych produktów rolnych. Należy bowiem zaznaczyć, że Japonia jest skazana na sprowadzanie z zagranicy ogromnych ilości tego surowca dla swego przemysłu włókienniczego, który od dwóch lat zajmuje pierwsze miejsce w świecie, o ile chodzi o wywóz tkanin bawełnianych zagranicę. Ustalono, że uprawa bawełny w Chinach Północnych może być poważnie rozszerzona, gdyż klimat i gleba tego rejonu sprzyjają tej produkcji.

Co się tyczy japońskich inwestycji kolejowych w pożyczkach rządom prowincjonalnym, rządowi regionalneum (autonomicznemu) Chin Północnych, oraz w przedsiębiorstwach przemysłowych i handlowych, miały one wynosić w 1936 r. przeszło 1.155.000.000 juanów, wobec 700 milionów juanów, inwestowanych przez Wielką Brytanię, i mniejszych sum, ulokowanych przez inne państwa zachodnie.“



„The Illustr. London News„

Anglia zbudowała nowy typ lekkich łodzi motorowych o tak minimalnym zagłębieniu, że łodzie te mogą przechodzić przez pola minowe ponad grożącymi im zakotwiczonymi minami. Łodzie te rozwijają wielką szybkość i uzbrojone są w kartaczownice.

POŻYTECZNA PLACÓWKA HANDLOWA W GDYNI

Jedną z najbardziej pożytecznych placówek handlowych w Gdyni jest bezsprzecznie firma „Bananas", która w porcie gdyńskim założyła wielką dojrzewalnię bananów, zaopatrującą rynek polski w te zdrowe, doskonałe w smaku owoce znanej marki „FYFFES".

Firma „Bananas", importując owoce z krajów zamorskich, umiała znaleźć w tych krajach rynki zbytu dla wielu artykułów polskiego pochodzenia, stwarzając w ten sposób rodzaj własnego handlu kompensacyjnego, dzięki czemu nasz bilans płatniczy nie ponosi najmniejszego uszczerbku.

Niezależnie od tego firma „Bananas" inwestuje poważne kapitały w rozbudowę Gdyni. Ostatnio wybudowała ona wielki 6-piętrowy gmach, którego architektura jest prawdziwą ozdobą Gdyni. Obecnie przystępuje firma „Bananas" do budowy własnej dojrzewalni w Porcie oraz magazynów i biur. Działalność firmy „Bannas" winna być przykładem godnym naśladowania dla najszerszych warstw polskich kapitalistów.

STEFAN GÓRZYŃSKI: STANISŁAW LEWICKI JAKO HISTORYK PRAWA SKŁADOWEGO W POLSCE. WARSZAWA 1937 R. Magister Stefan Górzyński ogłosił drukiem pod tym tytułem naukową pracę na której treść złożyły się następujące rozdziały:

„Prawo składu" Stanisława Lewickiego a stan obecnych badań nad prawem składowym w Polsce (uwagi ogólne); O metodzie pracy St. Lewickiego; O formach prawa składu i wiążących się z nim urządzeniach handlowych w Polsce w świetle badań dr. Lewickiego; Historia prawa składu w Polsce w oświetleniu dr. Lewickiego; Słowo w kwestii podziału prawa składu na okresy przez dr. Lewickiego. Prawno - ekonomiczna wartość prawa składu w świetle studiów dr. Lewickiego; Zagadnienie przymusu drogowego i celnego w ujęciu dr. Lewickiego; Na marginesie mapy dróg handlowych.

ŻAŁOBA WE FRANCJI



W ub. m. zmarł popularny mąż stanu, b. premier rządu francuskiego.



Stacja zbudowana tuż przy biegunie północnym przez sowiecką ekspedycję. Stacja ta jest zaopatrzona w radiową stację nadawczą i potrzebne do pomiarów instrumenty.

PROF. ILESIĆ W GOŚCINIE U ADAMA HR. ZAMOJSKIEGO

Twórca i przewodniczący sokolstwa, prezes słowiańskiego Tow. Kultury i Sztuki i Słowiańskiego Związku w Polsce hr. Zamoyski dnia 14 października rb. w pałacu swym przy ul. Pierackiego 2 w Warszawie gościł profesor Ilesi'ca, rzecznika od wielu lat idei słowiańskiej na terenie Jugosławii, zasłużonego przyjaciela polaków, i grono osób ze świata naszych organizacji słowiańskich. Podczas tej gościny uwypuklono zasługi prof. Ilesic'a i hr. A. Zamoyskiego dla sprawy słowiańskiej i wywiązała się ożywiona dyskusja na temat kierunku prac słowiańskich, w której zabrali głos p. doc. uniw. dr. Józef Gołąbek, p. ministrowa Siennicka, p. prezes Karpiński, prof. Ilesic, Radosław Krajewski i inni.

ADAM HR. ZAMOYSKI 11 LAT CZEKAŁ NA WYROK SPRAWIEDLIWY

W „Gońcu Warszawskim" z października r. b. czytamy następującą wzmiankę:

„Przed sądem okręgowym w Lublinie toczył się proces redaktora „Expressu Lubelskiego i Wołyńskiego" o zniesławienie hr. Adama Zamoyskiego.

Proces ten stanowił finał arcyciekawych perypetii, jakie w ciągu blisko 11 lat przechodziła sprawa hr. Zamoyskiego. Jeszcze w 1926 roku w „Kuriere Porannym" za podpisem p. Miedzińskiego ukazał się artykuł, atakujący hrabiego, jakoby tenże miał za czasów rosyjskich zachowywać się zbyt lojalniie w stosunku do generał - gubernatora Skałłona. Notatkę tę powtórzyło następnie parę pism, m.in. i „Express Lubelski".

Hr. Zamoyski zareagował na zniesławienie skargą do sądu i w ten sposób zapoczątkował proces trwający przeszło 10 lat. Do merytorycznego rozpoznania sprawy „Kurriera Porannego" nie doszło, gdyż Sejm nie wydał p. Miedzińskiego sądom, jako posła. Gdy wreszcie ta przeszkoda upadła, okazało się, że p. Miedziński podlega tylko sądom wojskowym, jako oficer. Sprawa przeszła więc według właściwości do sądu wojskowego, który postępowanie w sprawie umorzył z powodu przedawnienia.

Dążąc do osiągnięcia całkowitego wyświetlania postawionych zarzutów hr. Zamoyski wniósł skargę przeciwko „Expresowi Porannemu", który artykuł przedrukował. Sąd okręgowy uznał zarzuty za bezpodstawne i skazał red. odpowiedzialnego Lubickiego na 6 miesięcy więzienia. Wyrok ten jednakże nie uprawomocnił się, bo red. Lubicki zmarł.

Wówczas hr. Zamoyski niezrażony tymi wszystkimi komplikacjami wystąpił ze skargą przeciwko „Expresowi Lubelskiemu".

Redaktor „Expresu Lubelskiego" odwołał wszystkie zarzuty i przeprosił hr. Zamoyskiego. W ten sposób zakończył się jedyny w swoim rodzaju wieloletni proces o zniesławienie."

ODZNACZENIE JERZEGO COUTURON PRZEZ POLSKĘ

Redakcja „Floty Polskiej" z radością notuje fakt udekorowania zasłużonego dla Polski Francuza krzyżem „Polonia restituta" i to tym więcej, że tym zasłużonym kawalerem krzyża staje się p. Jerzy Couturon, który z „Flotą Polską" oddawna podtrzymuje życzliwe stosunki.

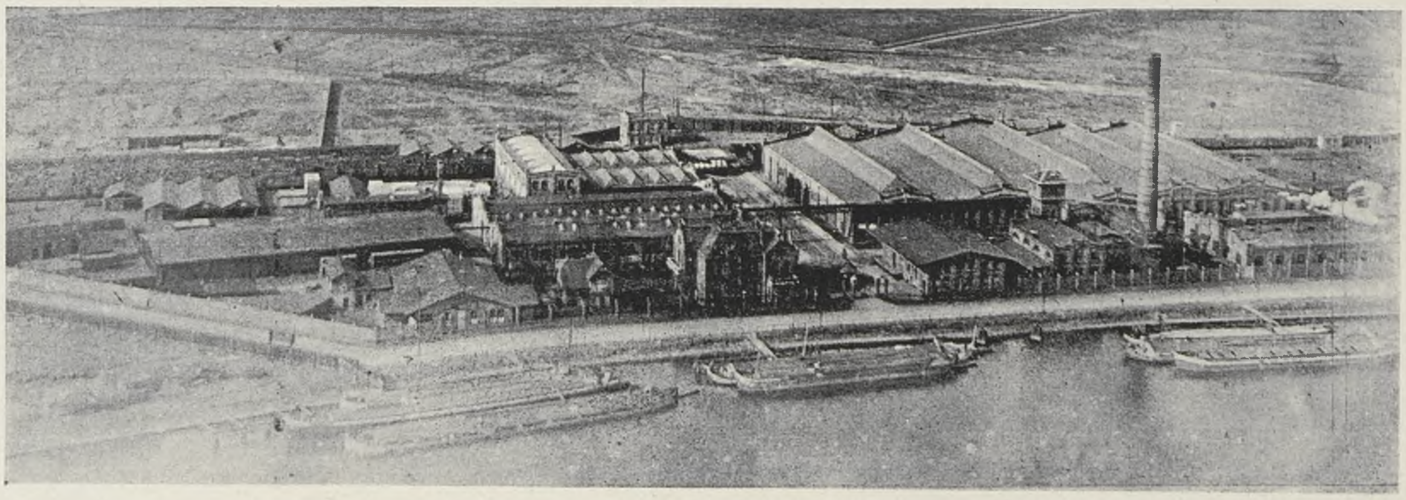
„W nader uroczysty sposób odbyło się wobec przedstawicieli władz rządowych i komunalnych, wojska i pocztów sztandarowych organizacji wręczenie oficerskiego krzyża „Polonia restituta" — dyrektorowi fabryki Union Textile — Jerzemu Couturon, który odznaczył się wybitnie na polu akcji społecznej. Jest on Francuzem, który kraj nasz pokochał serdecznie.

Aktu uroczystej dekoracji dokonał starosta Rozmarynowski, składając dekorowanemu gratulacje i podnosząc jego zasługi. W imieniu Częstochowy przemówił prezydent Szczodrowski, który scharakteryzował wszystkie czyny społeczne dyr. Couturon, podkreślając, że dzięki jego inicjatywie powstały domki robotnicze. Prez. Szczodrowski wręczył dyr. Couturon artystyczny album z podpisami kilkudziesięciu organizacji.

Z kolei przemówili ks. Wróblewski, dyr. Viallet, który podkreślił piękne odznaczenia dyr. Couturon podczas wielkiej wojny i wręczył mu w darze złotą miniaturę krzyża ofic. „Polonia restituta". Robotnik Stanowski dziękował dyrektorowi za rzeczowy stosunek do świata pracy. Deklamacje dzieci, kwiaty wręczone przez robotnice, śpiew chóru fabrycznego i orkiestra dopełniły tej uroczystości.

O stosunku dyr. Couturon do polskiego robotnika świadczy np. to, że przed odznaczeniem dyr. Couturon osobiście wprowadził między przedstawicieli władz i wojska oraz społeczeństwa na trybunę 80-letnią emerytowaną robotnicę fabryki Union Textile i całując ją serdecznie zmusił do zajęcia miejsca".

FABRYKA WAGONÓW W GDAŃSKU SP. AKC.
WAGGONFABRIK DANZIG A. G.



Ogólny widok Fabryki Wagonów w Gdańsku. Waggonfabrik Danzig. A. G.

Von dem Zeitpunkte ihrer Gründung im Jahre 1898 an hat die Waggonfabrik Danzig A. G. die Beziehungen zu dem polnischen Nachbarland gepflegt. Durch seine Lage am Ausfallstor nach der Baltischen See dazu prädestiniert, ist die Waggonfabrki Danzig auf eine enge wirtschaftliche Zusammenarbeit mit dem polnischen Hinterland einge stellt, einmal als Verbraucher polnischer Rohstoffe, vor allem von Walzeisen und Holz und dann aber als Versorger von Eisenbahn- und Strassenbahnverwaltungen und privaten Firmen. Mit den Erzeugnissen seiner Werkstätten hat sich die Waggonfabrik Danzig als ein wichtiger wirtschaftlicher Faktor des freudnachbarlichen Güteraustauerwiesen.

Anfangs nur auf die Fabrikation von Güterwagen eingestellt, hat sich das Werk allmählich zu einer Produktionsstätte hochwertiger Eisenbahnfahrzeuge entwickelt. Neben dem Bau gewöhnlicher Güterwagen ist der Bau von Spezialwagen des Güterverkehrs wie Cisternenwagen für flüssige Güter aller Art, Kühlwagen und Container für den Transport verderblicher Güter, ferner Güterzuggepäckwagen und Schnellzug-Post- und Gepäckwagen entwickelt worden.

Bereits bald nach ihrer Gründung nahm die Waggonfabrik Danzig den Bau elektrischer Strassenbahnwagen auf und hat diesen Produktionszweig besonders gepflegt.

Zahlreiche Lieferungen auch nach polnischen Grosstädten zeugen für die Güte und du gepflegte, harmonische Bauweise der Danziger Strassenbahnfahrzeuge.

In neuerer Zeit hat das Werk, den Bedürfnissen der Gegenwart folgend, den Bau von Omnibusaufbauten aufgenommen, die sich durch formenschönes Aeusseres und geschmackvolle Innenausstattung hervortun.

Den Bau von Lastwagenanhängern, Motormöbelwagen und Möbelwagenanhängern hat das Werk als jüngsten Fabrikationszweig aufgenommen und sich auf Serienherstellung eingerichtet, um diese modernen, wichtigen Transportmittel zu billigen Preisen auf den Markt bringen zu können.

Die Leistungsfähigkeit des Werkes wurde durch die Einführung moderner Arbeitsmethoden, insbesondere der elektrischen Schweissung und durch Heranbildung eines ausgezeichneten Facharbeiterstammes stets weiter erhöht, sodass die Danziger Waggonfabrik heute allen Anforderungen, die hinsichtlich der Güte des Materials und der Arbeitsausführung überhaupt gestellt werden können, in hervorragender Weise entspricht.

POLSKI WĘGIEL NA WODACH DALEKICH MÓRZ I OCEANÓW

Przed kilku tygodniami na konferencji, w której brali udział producenci, eksporterzy i hurtownicy węglowi padły między innymi te znamienne słowa: „A jednak dumni jesteśmy, że dziś statki koło brzegów Islandii płynące, Elektrownia w Buenos Aires lub parowce opływające półwysep Indii przedgangesowych, poruszane są siłą, wydobytą z węgla śląskiego.

Te słowa wyrzekł jeden z pionierów polskiego eksportu węglowego p. Borys Mirkin, dyrektor F-y „West-Export" Sp. z o. o., generalnego przedstawiciela Polskich Kopalń Skarbowych na G. Śląsku, „Skarboferme" na kraje bałtyckie Finlandię, Belgię, Holandię i Pół. Amerykę.

„West-Export" obchodzi dziesięciolecie swego istnienia i swej ruchliwej działalności. Ciekawymi są dzieje działalności tej jednej z pierwszych placówek eksportowych, — więc w krótkim zarysie przejdziemy jej etapy. Pierwszy załadunek zamorski szedł w r. 1925 do Łotwy, dla Łotewskich Kolei państwowych. Niebawem „West-Export" opanował w znacznym promieniu rynek łotewski, stając się kolejno dostawcą węgla dla Zarządu m. Rygi, Libawskich Zakładów wojennych i wielkiej fabryki celulozy. Stopniowo przedłużają się szlaki ekspansji i na rynek finlandzki. Konsumentem węgla polskiego, dzięki wysiłkom „West-Exportu", zostają Fińskie Koleje, Fiński Urząd morski, szpitale i inne instytucje publiczne, z przemysłu zaś wielkie fabryki Zellstoffabriken, Ahlström, fabryki cementu Pargas Kalkbergs i Lojo Kalkwerks.

Niestety dalszy rozwój w obu tych krajach zatamowała konkurencja angielska. — Niezrażona tym „West-Export" penetruje rynki zachodnio-europejskie. Przedmiotem zainteresowania i ekspansji stają się Belgia i Holandia — w których to krajach węgiel „Skarboferme" zdobywa sobie w krótkim czasie świetną pozycję, plasując



Dyr. Borys Mirkin

się w Zakładach elektrycznych w Amsterdamie i Langerbrügge i wielu zakładach państwowych. Na szczególną wzmiankę zasługuje powstanie z inicjatywy „West-Exportu" stacji bunkrowej w Zeebrügge w Belgii, pod nazwą: „Zeebrügge Coal Bunkering Station". Stacja ta odbiera 150.000 ton węgla rocznie. Ogólny kryzys w przemyśle światowym zatamował ekspansję do krajów zachodnio-europejskich. „West-Export" nie ustaje przeto w poszukiwaniu za innymi rynkami. Baczna obserwacja kieruje ją do krajów Połud. Ameryki. Pierwszy statek „Bayara" z węglem polskim dosięga brzegów Argentyny. I oto oświetla się ulice Buenos Aires dzięki węglowi polskiemu, a statki żeglugi przybrzeżnej regularnych linii morskich, na szlakach, prowadzących do Brazylii i Meksyku, zaopatrują się w węgiel Skarbofermu. W pochodzie tym liczyliśmy i na opanowanie rynku urugwajskiego, gdyby nie przeszkodziła zamierzeniom naszym gwałtowna interwencja przemysłu angielskiego. W poszukiwaniu dalszych punktów eksportowych usadowiła się „West-Export" i na wodach południowych a to w Singaporze i na Dalekim Wschodzie w Szanghaju i Hang-Kongu. Potrzeba utrzymania kontaktu z odległymi, zamorskimi krajami i portami powoduje konieczność budowy własnej stacji bunkrowej; myśl ta oczekuje szybkiej realizacji, gdyż w niedługim czasie powstać ma w Gdańsku pierwsza polska stacja dla węgla bunkrowego.

— Oto w krótkim zarysie obraz ekspansji jednego z pierwszych pionierów polskiego Eksportu, jakim niezaprzeczenie jest F-a „West-Export". Ekspansja jej w przeciągu lat dziesięciu rzuciła na rynki zagraniczne olbrzymią sumę, bo 3½ miliona ton węgla polskiego. — Działalność tę podkreśliło Ministerstwo Przemysłu i Handlu, które specjalnym pismem podziękowało Firmie, za trud i znoje, w kierunku zdobywania rynków zagranicznych dla handlu polskiego.

— Znamienną i godną podniesienia jest społeczna akcja firmy „West-Export". Między innymi nie zapomnimy nigdy, iż to „West-Export" w latach 1931, 1932, 1933, idąc po linii życzeń gen. Orlicz-Dreszera, ówczesnego prezesa Ligi Morskiej i Kol., przy każdym rajcie do Południowej Ameryki, zabierała na swój koszt 2 studentów politechniki, którzy udawali się do Oceanii celem przeprowadzenia studiów krajoznawczych.

— Zamykamy w tym krótkim opisie działalność „West-Exportu" za okres pierwszego dziesięciolecia; żywimy jednakże pełną nadzieję, że działalność ta przejdzie i na dalsze lata, przynosząc chlubę naszemu młodemu handlowi zamorskiemu.

ZE ZWYCIĘSKĄ OLIMPIĄ NA ŚWIĘTO MORZA

Regulamin Zjazdu Gwiaździstego do Gdyni, urządzanego przez Polski Touring Klub w dn. 11 i 11 lipca przewidywał 8 punktów za osobą w wozie i temu zawdzięczam, że w sobotę o godz. 6.20 rano zająłem miejsce w Oplu inż. Marka.

Załoga nasza, która w pierwszej chwili składała się tylko z trzech osób, (trzecim był p. Kulesza — „pilot" Zjazdu) uzupełniona została dalszymi ośmiu punktami w postaci sympatycznej p. Jakubowskiej, żony znanego motocyklisty. Z tymi to 32 punktami w wozie zajechaliśmy na ulicę Mazowiecką, gdzie czekał na nas wesoły raidowiec, Paczesny, ze swą Dekawką.

Miejscem startu był Białystok, który nie leży wprawdzie po drodze do morza, ale ponieważ inny punkt regulaminu przewidywał, że za każdy „wykręcony" kilometr wóz dostaje 0,08 punkta — tym razem droga krzywa lepiej prowadziła do celu, niż prosta.

Godzina 7.30. Żegnamy stolicę. Marek naciska gaz i pędzimy po drodze Radzymin — Ostrów. Za Ostrowiem pierwsza opona. To gwóźdź starożytnego kroju i niespotykanych rozmiarów. Przebił ją nam w dwóch miejscach. Godzina 10.10 Białystok. Zajeżdżamy na podwórze b. dobrej jak się po tym przekonałem, restauracji Ritz'a. Marek i Kulesza „robią" oponę. Mnie przypada zaszczytna funkcja pompowania. Robię to znakomicie i w dowód uznania mam spełniać tę funkcję w razie potrzeby podczas całego Zjazdu. Na marginesie zalecam pompowanie wszystkim paniom, które dbają o swoją linię, z zastrzeżeniem jednak, żeby następnie nie jadały takich obiadów, jak my u Ritz'a. Nasza załoga je na „sucho", natomiast jeden zjazdowiec, tankuje wyroby monopolowe.



Załoga Opla na mecie w Gdyni: dyr. A. Wygard, komandor zjazdu Kulesza, p. Jakubowska, inż. Marek i H. Giełdziński

Punkt 12 meldujemy się w komisariacie w Białymstoku. Jedziemy. Olympia niesie wspaniale, jak się zresztą o tym już przekonałem na etapie Warszawa — Równica w X Raidzie A. P. Mamy stale 95 na liczniku i inż. Marek grozi, że na następny raid każe sobie zrobić stały zatrzask do gazu, bo mu się noga męczy od dociskania pedału akceleratora.

Znów Warszawa. Godzina 2.30. Marek zadowolony, bo nadrobiliśmy, według jego planu, kilkanaście minut. Napotykamy jednak na nieprzewidzianą przeszkodę. Dyżurny 14 komisariatu na Pradze każe nam czekać na poświadczenie przejazdu do chwili załatwienia bieżącej roboty. Oczywiście, nie czekamy, meldujemy się na dworcu Gdańska, ale cenne minuty uciekły.

Trasa nasza prowadzi wzdłuż Wisły do Modlina następnie przez Płońsk, Sierpc. Między Modlinem i Zakroczymem szosa zupełnie rozkopana i pełno postrachu automobilistów — jednokierunkowych ob-



Jazda na nartach po powierzchni wody za łodzią motorową, do której jest przymocowana lina.

jazdów, na których czekać musimy po kilkanaście minut, by przepuścić furę.

Na tym to wyklętym przez automobilistów odcinku spotykamy sympatyczną czwórkę turystów, zdążających do Gdyni w samochodzie model 1922 r., a może wcześniejszym, przypominającym do złudzenia duży dziecinny wózek. Życzymy im wesołej podróży i jedziemy dalej. Do Brodnicy przejeżdżamy przez szereg miasteczek „Polski B", uderzających swą brzydotą i ubóstwem. Dalej to już Polska murowana. Domy z czerwonej cegły, za miast lepianek, sklepy, których nie powstydziłaby się stolica, zamiast brudnych kramów. Miłośnika zabytków zachwyca piękna brama gotycka Brodnicy, znakomicie zachowany zamek krzyżacki w Radzyniu i wreszcie czerwieniejący w falach Wisły zamek grudziądzki. Nie mam czasu jednak na zachwycanie się pięknem zabytków, bo o godz. 20.30 zamyka się meta w Starogradzie. Jest godzina 7.10 i mamy przed sobą ponad 100 km. Nadwiślańskie grody: Nowe, Gniew, Tczew migają nam tylko przed oczyma. O godz. 8.18 wpadamy, kierowani przez członków Ligi Morskiej i Kolonialnej na rynek w Starogardzie, gdzie oddajemy naszą kartę jazdy. Organizacja postoju Polskiego Touring Klubu bardzo sprawna. Odrazu otrzymujemy przydział pokojów w hotelu. Mamy więc już za sobą 521 km., 8 godzin i 15 minut jazdy i przeciętną 63.3. Po mile spędzonej w towarzystwie zjazdowców kolacji, udajemy się do hotelu, w którym brak wprawdzie spotykanych często stworzeń, przerywających sen, natomiast mnożą się w dwudziestym roku przynależności do Państwa Polskiego napisy w rodzaju: „Morgen Stunde hat Gold im Munde". Na ścianie zaś płynie wspaniały okręt Hamburg America Line „Deutschland", zbudowany przed wojną, wydany za zatopioną Lusitanię Amerykanom, którym służył pod nazwą Lewiatana, a wreszcie dwa lata temu poszedł na szmelc. Wszystkie te fakty uszły uwadze Starogardu. W Starogardzie wskazówka zegara stanęła na roku 1914 i jedynie młode uśmiechnięte twarze, wyglądające z pod białych czapek L. M. i K. świadczą, że jedziemy nad polskie morze do wielkiego polskiego portu — Gdyni.

Po nocy spędzonej pod niemieckim puchowym becikiem, zrywam się o 6-ej i jadę na strzelnicę, gdzie wszyscy zjazdowcy, łącznie z pasażerami oddają po 5 strzałów. O 8-ej start. Inż. Marek jest pełen nadziei mimo wiadomości, że p. Brisemeister na DKW depcze nam po piętach (w jego kategorii każdy pasażer posiada o jeden punkt więcej niż w naszej) i że jakiś zjazdowiec wyjechał z Nadwornej pod Lwowem i kręci przez całą noc. Okazało się po tym, że był to p. Orange na Mercedes-Benzu. Mamy cztery godziny w zapasie, przez które Marek chce wykręcić ponad 260 km. Jedziemy drogą na Chojnice, na której spotykamy tranzytowe autobusy niemieckie, które zdaniem autochtonów piekielnie niszczą nasze szosy, a ponad to okazują zbyt wielką przyjaźń na postojach hotelikom w rodzaju tego, w którym się zatrzymaliśmy. Na trasie Kościerzyna — Kartuzy — Wejcherowo inż. Marek wydaje rozpaczliwy pojedynek drugiej Olympii, kierowanej przez p. Szaniawskiego z Warszawy, która ze startu ma nad nami przewagę przeszło kilometra. Na prostej oba wozy idą jednakowo, a nawet wydaje mi się, że Szaniawski, który wiezie tylko jednego pasażera, jedzie szybciej, jednakże na każdym wirażu młody mistrz kierownicy, Marek, zyskuje kilkadziesiąt metrów i wreszcie Szaniawski kapituluje.

Wejcherowo godz. 11.20. Meldunek zabiera nam 10 minu.t Mimo to Marek decyduje się nie jechać prostą drogą przez Redę do Gdyni, ale robić objazd w kierunku na Puck, wynoszący 37 km. Walka z czasem i przestrzenią zaczyna się na dobre. Jak na złość, na drodze do Pucka nie ma żadnych posterunków policyjnych, sołtysi są w kościołach. Ratuje nas pastor z Leśniewa, który przystawia pieczątkę ewangielickiego urzędu parafialnego. Jeszcze kilkanaście kilometrów do Gdyni, a minuty topnieją w oczach. Olympia, której służy widocznie powietrze morskie wyciąga na szosie Reda — Gdynia ponad setkę. Wreszcie Gdynia. Szare morze, okręty wojenne, defilujące przed p. Prezydentem i napis: Meta. Pozostało nam tylko 4 minuty. Po obliczeniu wyników, które nastąpiło jeszcze w Gdyni, co dobrze świadczy o kierownictwie Zjazdu, okazało się, że Olympia pobiła wszystkich konkurentów, tak dużych, jak i małych, osiągając na dystansie 788 km. przeciętną szybkość 65 km/godz. *H. Giel.*

STAATLICHEN BERNSTEIN MANUFAKTUR

Eines der eigenartigsten und interessanten Naturprodukte ist der Bernstein. Er wird zu den Mineralien gerechnet und hat sich gebildet aus dem Harz von Koniferenwäldern, die vor Millionen von Jahren in tropenhafter Üppigkeit im nordöstlichen Deutschland gestanden haben. Während die Waldungen im Laufe der Zeit untergingen und vermoderten, blieb das Harz erhalten, das unter dem Druck der in der späteren Eiszeit das Land überziehenden Gletschermassen versteinerte. Die Reste der Wälder und ihre Ablagerungen bilden heute die „Blaue Erde", eine Erdschicht, die nur einmal auf der Welt vorkommt, nämlich in Palmnicken, einem kleinen Ort unweit Königsberg und unmittelbar an der Ostsee gelegen. In dieser Erdschicht liegt der Bernstein eingebettet. Sie liegt etwa 45 Meter unter der Erdoberfläche, doch erstreckt sie sich auch ins Meer hinein, und wenn bei heftigen Stürmen der Meeresboden aufgewühlt wird, löst sich der Bernstein und wird infolge seines geringen spezifischen Gewichts von den Wellen ans Ufer gespült.

Nachdem man sich seit Jahrtausenden damit begnügt hatte, den Bernstein am Strande der Ostsee zu sammeln, ist man infolge der ständig steigenden Nachfrage seit einem halben Jahrhundert dazu übergegangen, ihn auf bergmännische Art zu gewinnen. Dies geschieht in der Art, dass zunächst durch moderne, elektrisch betriebene Bagger die übergelagerten Sandmassen abgetragen werden. Dann wird die nun freigelegte „Blaue Erde" für sich abgebaut und mit langen Reihen von Kippwagen in die Wäscherei geführt, wo auf starken eisernen Rosten und Sieben durch kräftige Wasserstrahlen der Bernstein von der Erde gelöst wird. Auf diese Weise werden jährlich etwa 500000 Kilo Bernstein gewonnen, doch nur etwa der fünfte Teil hiervon ist für die Verarbeitung zu Schmuckgegenständen verwendbar. Der bergmännische Abbau erfolgt durch den Preussischen Staat, an den auch die am Strande gefundenen Stücke abgeliefert werden müssen. Die Verarbeitung des Bernsteins zu Schmuckgegenständen liegt fast ausschliesslich in den Händen der Staatlichen Bernstein-Manufaktur mit Haupsitz in Königsberg.

Die Farbe des Bernsteins ist meist goldgelb, doch kommen alle Schattierungen vom fast reinen Weiss bis zum gesättigten Braun vor. Im Handel unterscheidet man noch den klaren, durchsichtigen Bernstein, den gewölkten und knochigen. Der klare Bernstein weist häufig Einschlüsse von Insekten, wie Fliegen, Ameisen, Käfer auf, denen das von den Bäumen herabtropfende Harz zum lebendigen Grabe wurde, und die uns dadurch als lebenswahre Zeugen von den Jugendtagen unserer Erde Kunde geben.

Der Bernstein ist dem Menschen seit urdenklichen Zeiten bekannt. Die ältesten Funde bearbeiteter Bernsteinstücke stammen aus der Steinzeit, Sicher war den Menschen damals die rätselhafte elektrische Anziehungskraft des Bernsteins etwas seltsam Geheimnisvolles und seine dunkle und ungewisse Herkunft hat ihn früh mit mancherlei Sagen umwoben. So mag es gekommen sein, dass man ihm allerlei Zauberkräfte zuschrieb und Idole und Amulette daraus verfertigte, die man ständig trug und verehrte, um die Gottheiten günstig zu stimmen, und ihren Schutz gegen Krankheiten und kriegerische Gefahren zu erlangen. Dieser Glaube an die übernatürlichen Kräfte im Bernstein hat sich durch Jahrtausende hindurch erhalten und ist unbewusst noch heute lebendig. So ist denn die Verarbeitung des Bernsteins zu Gegenständen des religiösen Kults nach wie vor seine vornehmste Bestimmung. Jahraus, jahrein gehen grosse Mengen mohamedanischer und buddhistischer Gebetsschnüre, deren Form und Ausführung an bestimmte religiöse Vorschriften gebunden ist, nach Baghdad, Mekka, Aden, Persien und Indien. Auch die katholischen Rosenkränze werden vorzugsweise aus Bernstein gearbeitet. Man findet sie auf der ganzen Welt verbreitet.

Aber ebenso lange, wie man den Bernstein für religiöse Zwecke verwendete, hat man sich dieses edlen Materials auch für Schmuckgegenstände bedient. Die ersten Versuche unserer frühesten Vorfahren, von denen wir Kunde haben, sind noch kindlich unbeholfen, aber in dem Masse, wie die Völker Kultur annahmen, können wir auch einen Fortschritt in der Verarbeitung des Bernsteins verfolgen. Die Assyrier und Phönizier wussten schon Hervorragendes aus dem Bernstein zu machen. Die Blütezeit des Römischen Kaiserreiches brachte die erste künstlerische Bearbeitung des Steins. Es entstanden Figuren, Reliefs, Spangen, Ringe, Halsketten, die bisweilen höher als Goldgegenstände bewertet wurden. In Deutschland wurde das sechzehnte bis achtzehnte Jahrhundert für den Bernstein von grosser Bedeutung. In dieser Zeit, die für manche Kunst so ungemein fruchtbar war, nahm man sich auch des Bernsteins mit Liebe und Sorgfalt an, und es wurden Werke geschaffen, die ein grosses Mass von Schöpfergeist und Sinn für Kunst voraussetzten. Da sehen wir zierliche Puderdosen und Riechfläschchen, oft aus einem Stück geschnitten, mit Filigran aus Gold oder Silber und mit Halbedelsteinen besetzt. Auch das Zeitalter des Barocks blieb nicht ohne Einfluss auf die Bernsteinkunst und liess Schmuckkästchen, Truhen, ja ganze Kabinettschränke in architektonischem Aufbau mit Säulen und Aufsätzen entstehen, deren Wände und Türen aus verschiedenfarbigem Material zusammengesetzt waren. Daneben wurden kostbare Reliefs, Hausaltäre, Spiegelrahmen gearbeitet, wie auch Prunkgefässe eingefasst mit vergoldetem Silber und belegt mit reichen Emailverzierungen. Unsere grossen Museen in Berlin, Dresden, Moskau bergen grosse Schätze aus dieser künstlerisch bedeutsamen Zeit.

Während des neunzehnten Jahrhunderts liess das Interesse für derartige künstlerische Erzeugnisse vorübergehend nach. Die Kostbarkeit des Materials an sich trat mehr in den Vordergrund und man verzichtete oft auf die Veredlung durch Künstlerhand. Unsere heutige Geschmacksrichtung hingegen verlangt wieder eine künstlerische Bearbeitung. Die Schnitzkunst kommt wieder zur Geltung und versucht aus den unerschöpflichen Wandlungsmöglichkeiten des Bernsteins neue Gedanken in neuer Form zu bringen. Die Staatliche Bernstein-Manufaktur ist sich der Bedeutung ihrer führenden Stellung wohl bewusst und hat es sich zur Aufgabe gesetzt in diesem Zweig des neuzeitlichen Kunstgewerbes Vorbildliches zu schaffen. Die Schwierigkeiten sind allerdings nicht zu unterschätzen, da die Zahl der Bernsteinkünstler nur gering ist und neue Kräfte erst sorgfältig herangebildet werden müssen. Aber der reissende Absatz, den die auf dem Markt gebrachten Stücke finden, beweist, dass das Verständnis für hochwertige Erzeugnisse in der Kleinkunst wieder in grossem Masse vorhanden ist.

Eine andere Art der Verarbeitung des Bernsteins ist die Herstellung von Schmuck. Auch hier bemüht man sich mit Erfolg, dem neuzeitlichen Geschmack zu folgen. Gern getragen werden nach wie vor Broschen in glatt und mit ziselierter Silbereinfassung und Anhänger in den verschiedensten Formen und Ausführungen. Sehr hübsch sind auch die Armbänder aus verschiedenfarbigem Material zusammengesetzt. Armreifen, Spangen aller Art und Fingerringe werden viel begehrt. aber von weit grösserer Bedeutung sind die Halsketten. Hierin kommt die Eigenart und Schönheit des Materials am besten zum Ausdruck. Die zarte Maserung und schaumige Struktur der weiss bis gelblich mattschimmernden Perlen verleiht den Ketten einen eigenartigen Reiz. In anderer Weise wirken die Ketten aus klar geschliefenen goldgelben Perlen, deren kristallischer Glanz dem Feuer der Diamanten kaum nachsteht. Die Bernsteinkette vereinigt also alle Eigenschaften, die man an einen hochwertigen Schmuck stellt, und da es sich um ein echtes Material handelt, das keine gefährliche Imitation zu fürchten hat, die beispielsweise den echten Perlen so grossen Abbruch getan hat, so ist es nicht zu verwundern, dass Bernsteinketten immer getragen werden, mögen sie in ihrer Form und Länge auch modischen Einflüssen unterliegen.

Da die Halskette für die Frau der wichtigste Schmuck ist, hat man sie natürlich in so zahlreichen Formen geschaffen, dass jedem Geschmack Rechnung getragen wird. Durch verschiedenartige Kettengliederung und Verwendung von farbigen Seidenschnüren, die in breiten Quasten auslaufen, hat man manch glückliche Kombination gefunden. Vielfach bringt man auch die Ketten in Verbindung mit Bergkristall, Chrysopras und Amethysten, wodurch die Wirkung des Bernsteins noch mehr hervorgehoben wird. Neben diesen Phantasieketten, die zu Abendkleidern getragen werden, gibt es natürlich auch einfache Ketten aus in Grössen verlaufenden Perlen oder Oliven, die sich von jeher grosser Beliebtheit erfreuten. Dann sind da beispielweise die sogenannten Würger, das sind Ketten, die den Hals einmal ohne viel Spielraum umspannen. Neuerdings trägt man auch vielfach Ketten aus kleinen gleichförmigen Gliedern in Längen von eineinhalb Metern und mehr, die ein oder zweimal um den Hals geschlungen werden. Mit dieser Schöpfung hat man unzweifelhaft einen guten Griff getan und die heutige verfeinerte Geschmacksrichtung getroffen. So haben denn auch diese neuen Ketten mit den dazu passenden Ohrgehängen infolge ihrer schlichten Schönheit und vornehmen Eleganz auf Ausstellungen in Berlin, Paris und London dankbare Anerkennung gefunden.

Ob man nun den klargeschliffenen Ketten der mattgelben Ausführung gegenüber den Vorzug geben soll, hängt von dem eigenen Geschmack ab. Im allgemeinen weiss ja die Dame selbst genau, was sie am besten kleidet, und nicht nur in Bezug auf Halsketten, auch bei der sonstigen Verwendung des Schmucks fühlt sie mit feinem und sicherem Instinkt seine vorteilhafteste Wirkung heraus. So war denn auch einmal eine Dame auf den Gedanken gekommen, sich für eine Festlichkeit am Kaiserlichen Hof in Berlin die Courschleppe mit Tausenden winzig kleiner geschliffener Bernsteinperlen besetzen zu lassen, deren kristallischer, aber zugleich unendlich weicher Glanz einen unvergleichlichen Anblick bot.

Schliesslich sei noch des Bernsteins in seiner Verwendung für Rauchutensilien gedacht. Zu einer Zigarren- oder Zigarettenspitze oder einem Pfeifenansatz eignet sich kein Material so gut wie gerade der Bernstein. In bedeutenden Mengen geht dieser Artikel, der von der Staatlichen Bernstein - Manufaktur in geschmackvollen Ausführungen herausgebracht wird, alljährlich nach allen Ländern der Erde, aber die neuerlich in besonders grossem Masse einsetzende Nachfrage zeigt dass sich auch hier eine Verfeinerung des Geschmacks bemerkbar macht, und dass man wieder dazu übergeht, das echte Material gegenüber den zahlreichen Nachahmungen, die hierin auf den Markt gebracht wurden, zu bevorzugen.

DRUKOWANO NA PAPIERZE DOSTARCZONYM PRZEZ FIRMĘ „PNIOWIEC" SP. Z O. O.
(WARSZAWA, DŁUGA 48)

Klisze wykonano w Zakładzie Chemigraficznym „Spójnia Chemigrafów", Warszawa, Żelazna 28, tel. 607-04.
Prenumerata dwumiesięcznika „FLOTA POLSKA" rocznie, t. j. za 6 zeszytów, — zł. 12. (Administracja za terminowe dostarczenie czasopisma nie bierze odpowiedzialności). Pojedyńczy zeszyt zł. 2.
Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 9, 1 p. Konto w P. K. O. 25.110.
Redakcja i Administracja czynna jest od godz. 3-ej do 4-ej. Ceny ogłoszeń: cała strona 600 zł., ½ — 350, ⅓ — 250, ¼ 200.

Redaktor i wydawca: Radosław Krajewski. Dyrektor wydawnictwa: *E. Lindner.*
„Drukarnia Lekarska", Sp. z o. o., Warszawa, Leszno 56.

FLOTA POLSKA

R. 1937

Nr. 39



TADEUSZ CIEŚLEWSKI

DRZEWORYT